5　需要喚起方策等の調査検討

平成 22 年度以降、調査・検討している鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システムの導入課題調査において、費用便益比（Ｂ／Ｃ）が１を下回ることを踏まえ、Ｂ／Ｃの改善を図ることを目的に、コスト縮減方策の検討と併せて、需要喚起方策の検討を行ってきた。

過年度調査においては、県民、県外客を対象にハード・ソフトも含めた需要喚起方策を多面的に整理・検討を行っている。

今年度は、県民、県外客を対象とする需要喚起方策等について以下の調査検討を行った。

１）沖縄本島北部が世界自然遺産に登録されたこと及び大型テーマパークが開業予定であることを踏まえた、他の世界自然遺産登録地域や大型テーマパークを活用した需要喚起方策の事例調査

２）新型コロナウイルス感染症の５類移行以後の社会情勢における観光客の公共交通の需要への影響に関する調査検討

３）鉄軌道とフィーダー交通も含めた公共交通体系のモデルケース等の事例調査及びネットワークのあり方の検討

図　沖縄本島中北部における大型集客施設等の状況

5.1　過年度調査の概要

5.1.1　平成 24 年度調査の概要

平成 24 年度調査では、既存統計分析、事例収集、アンケート調査等により、鉄軌道の需要喚起方策について、旅客（県民＋観光客）における需要喚起、貨物における需要喚起、まちづくりにおける需要喚起、自動車利用抑制策の４つに整理・分類した。

5.1.2　平成 25 年度調査の概要

平成 25 年度調査では、需要予測結果に基づき、鉄軌道の利用状況を分析し、需要喚起を図るべき対象を把握するとともに、需要喚起に有効な施策について検討した。また、鉄軌道整備による他交通機関への影響を検討した。

(1) 旅客(県民＋観光客)の需要喚起方策

需要予測結果から鉄軌道の利用割合や他交通機関からの転換状況を把握するとともに、意識調査結果から県民や観光客の鉄軌道へのニーズを把握した。

1) 運賃施策の事例分析

短距離帯での鉄軌道利用を促進させる施策として、短距離割引（１駅のみ利用の運賃を半額程度に割引く施策）の事例を収集した。その結果、実施例の一つである沖縄県のゆいレールにおいて、需要喚起に一定の効果があることを確認した。

2) 鉄軌道とバス路線の結節のあり方の検討

鉄軌道とバス路線の結節のあり方を検討するため、鉄道ケース１（うるま・パイプライン）とバス路線の県庁周辺までのサービス水準を比較した。その結果、県庁周辺から概ね 10km 以遠については、鉄軌道の所要時間及び費用面での優位性が高く、バス路線のフィーダー化*1が需要喚起に有効であることを示した。

＊１：従来の路線バスを幹線である鉄軌道への支線として運行するバスにすること。

(2) その他の需要喚起方策

1) 自動車利用適正化施策

ロードプライシング*2についての海外事例を収集した結果、鉄軌道への需要喚起の面では一定の効果が期待されるものの、住民・関係者の合意形成等の課題を示した。

＊２：道路混雑解消や環境問題の解決等を目的に、都心部等の特定地域への自動車の流入抑制を図るため、道路利用者に対し課金を行う施策。

5.1.3　平成 26 年度調査の概要

平成 26 年度調査では、鉄軌道のモデルルートとの結節のためのフィーダー交通についてケーススタディを実施した。

(1) 鉄軌道のモデルルートとの結節のためのフィーダー交通について

1) 鉄軌道のモデルケースとバスの連携の考え方

鉄軌道とバス路線の結節のあり方を検討するため、鉄道ケース２（うるま・国道 330 号＋空港接続線）とバス路線の旭橋までのサービス水準を比較した。その結果、普天間以北及び糸満以南のエリアについては、鉄軌道の整備により時間短縮や費用縮減が図られ、移動の利便性が高まることが予測された。

2) フィーダー化に関するケーススタディの検討結果

鉄軌道の需要喚起方策として、バスのフィーダー化と併せて長距離路線の見直しに関するケーススタディを行った。この結果、鉄軌道の運賃収入は年間約 4.6 億円増加すると予測された。

一方、バスの運賃収入は、鉄軌道の整備により年間約 5.3 億円減少するが、フィーダー化と併せて長距離路線を見直すことで運行経費が削減され、バスの収支は年間約 2.7 億円の悪化にとどまると予測された。

5.1.4　平成 27 年度調査の概要

平成27年度調査では、先行事例を活用し沖縄で有効と見込まれる需要喚起方策を抽出した上で、様々な需要喚起方策の沖縄における適用可能性を研究する一環として、エリア別の展開が特に有効な方策であるパーク&ライドを対象に、定量的に需要喚起方策と課題を把握した（ケーススタディ）。

その結果、名護駅及び普天間飛行場駅でパーク&ライドを実施した場合、一定の需要喚起効果が見込まれる一方で、駅周辺の土地及び駐車場建設費用の確保、駐車場の維持管理費の確保、フィーダーバスとの適切な役割分担といった課題があることが確認された。

このほか、ゆいレール周辺の開発状況等のまちづくりに関する先行事例の収集整理を行った。

5.1.5　平成 28 年度調査の概要

平成 28 年度調査では、県外来訪者を対象とした需要喚起方策の検討として、統計資料や平成 26 年度に実施した県外来訪者アンケート調査を基に、沖縄で有効と考えられる需要喚起方策の対象として「国内シニア層」、「インバウンド（特に中国・台湾）」、「少人数グループ（特に２人）」、「修学旅行生」を設定し、需要喚起方策事例を踏まえ、有効と考えられる需要喚起方策を抽出した。

また、鉄道各駅において求められる特性の整理等では、コンパクトシティの先進都市とされている富山、ポートランド（アメリカ）、バンクーバー（カナダ）都市圏について、都市・交通政策及び駅周辺の土地利用・交通状況等について調査し、駅分類ごとに沖縄本島において適用可能性が高い地域を整理した。

このほか、パーク&ライドについては、無料の場合及び利用可能駅を拡大した場合の検討を行った。

5.1.6　平成 29 年度調査の概要

県外来訪者を対象とした需要喚起方策では、既存調査や最新事例を基に沖縄本島において有効と考えられる方策を抽出した。また、鉄道各駅において求められる特性の整理では、「コンパクト・プラス・ネットワーク」、「観光を活かした地方創生」の観点から、沖縄本島と条件が類似する都市の事例を整理した。さらに、平成 27 年度調査、平成 28 年度調査における国内外の先行事例、パー

ク&ライドに関する検討を基に沖縄本島において考えられるまちづくりの方向性や駅の特性等を整理した。

5.1.7　平成 30 年度調査の概要

平成 30 年度調査では、クルーズ船来訪者等を含めた観光需要喚起方策、既存交通事業者の取組も踏まえた需要喚起方策等について検討を行った。また、これらの検討結果を踏まえて以下の３つの観点から需要喚起方策の体系的整理を行った。

Ａ：　日常交通における需要喚起方策（県民）
Ｂ：　観光交通における需要喚起方策（観光客）
Ｃ：　鉄軌道と一体となったまちづくり

クルーズ船来訪者等も含めた観光需要喚起方策は、鉄軌道整備による移動の速達性向上を活かし、那覇中心部から北部地域を日帰りで周遊可能な交通ネットワークの整備が有効な施策である。その際、北部観光を支援するフィーダー交通として、北部観光拠点を連携する環状的なフィーダーバスや観光周遊バスなどとの連携が必要である。また、北部までの移動を快適に過ごせるような観光特急列車の運行などの付加的サービスの提供も有効な施策である。さらに、低価格化する傾向にあるレンタカー料金との比較からは企画切符による割安な運賃提供も有効な施策であることを整理した。

既存交通事業者の取組事例からの需要喚起方策の検討では、沿線開発との一体整備が不可欠であるため、沿線自治体の積極的な関与により地域のまちづくりと一体的に鉄軌道整備を行うことにより、鉄軌道利用を中心とした都市構造に誘導するような戦略的な取組が重要である。その際、駅前広場や駐輪場などの交通結節点整備、さらには、バス再編によるネットワーク形成のみならず基幹的なフィーダー交通の機能強化も含めて、質の高いネットワーク形成が重要であることを整理した。

5.1.8　令和元年度調査の概要

令和元年度調査では、フィーダー交通の連携方策、交通結節点や沿線開発事例の整理、鉄軌道を活用した貨物輸送について検討を行った。

フィーダー交通の連携方策は、シェアリングと鉄軌道との連携方策の整理や多様な交通手段を連携するサービスとして、国内において実証実験が進められているＭａａＳ*[3]の適用可能性について検討を行った。

交通結節点や沿線開発の事例については、先進事例として福岡市地下鉄七隈線（福岡県）について調査を行い、公共交通指向型の開発（ＴＯＤ*[4]）を進めていくことの重要性や、沿線自治体等が鉄軌道の整備を見据え、戦略的なまちづくりに向けて積極的に関与することの必要性等について整理を行った。

鉄軌道を活用した貨物輸送については、輸送事業者へのヒアリングを通して、事業者ニーズや社会的背景等から必要性があるものの、事業者が活用するための多くの課題を解決する必要があることを整理した。

また、これらの結果を踏まえて、県民を対象とした日常交通での需要喚起方策は、北部・中部・南部の３地区、観光客を対象とした需要喚起方策は、北部・中北部（リゾート地）・南部の３地区について、それぞれの地域特性を踏まえた需要喚起方策の展開の方向性の整理を行った。

＊３：ＭａａＳ（Mobility as a Service）は、スマホアプリ又はWebサービスにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、新たな移動手段（ＡＩオンデマンド交通、シェアサイクル等）や関連サービス（医療・福祉等）も組み合わせることが可能なサービスである。
＊４：鉄道駅等の公共交通拠点の周辺に都市機能を集積するとともに、鉄道、バス等の乗り換えが容易な交通結節点の整備を行う等、効率的でバランスのよい土地利用を促進する都市計画手法の一つ。

5.1.9　令和2年度調査の概要

令和２年度調査では新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて、ニューノーマル＊5における利用者の安心・安全確保の視点を踏まえ、ソーシャルディスタンス＊6の確保等の移動空間の快適性確保につながるような施策展開の方向性の整理を行った。

また、基幹交通システムの整備の需要やまちづくりへの影響では、区画整理や用途地域の変更などの鉄道整備に合わせた計画的な市街地開発等のまちづくりが重要であることが確認された。このため、鉄軌道整備と一体となった地域ニーズを踏まえた沿線まちづくり計画を沿線自治体が主導的に行っていくことが重要と考えられる。

地域別の需要喚起方策については、南北方向の鉄軌道を骨格軸として、多様な交通手段の連携による交通拠点とフィーダー機能の強化を図り、それぞれの地域のまちづくりと連携して、沖縄本島全体の都市構造再編に資する広域的なネットワーク形成が重要である。

＊５：「New（新しい）」と「Normal（常態）」を掛け合わせた造語であり、社会に大きな変化が起こった結果、それまでの常態に替わって新しい常態が定着すること。
＊６：対人距離の確保のこと。

5.1.10　令和3年度調査の概要

令和３年度調査では、需要喚起方策等に関する調査検討は実施していない。

5.1.11　令和4年度調査の検討結果

令和４年度調査では、沖縄本島北部の開発やＭａａＳ等の取組の最新動向や、車離れ・レンタカー離れの状況、ゆいレール延伸区間のまちづくり進展状況を整理し、それらの時点更新を行うとともに、過年度調査で検討している需要喚起方策の具体化を行った。

5.2　他の世界自然遺産登録地域や大型テーマパークを活用した需要喚起方策の事例調査

沖縄本島北部が世界自然遺産に登録されたこと及び北部テーマパーク開業を踏まえ、他の世界自然遺産登録地域や大型テーマパークを活用した需要見込み等について事例調査を実施し、定量的な設定が可能な内容については需要予測への反映を行った。

表　需要喚起方策の事例調査の調査内容

需要増加の事例	検討内容
世界自然遺産登録による環境整備	（沖縄本島の動向把握） ✓ 沖縄島北部における**持続的観光マスタープラン（Ｒ２．２沖縄島北部部会※）**などの整理、**世界自然遺産登録後の観光動向**について把握 ✓ やんばるの森**ネイチャーガイドツアー（ＥＶバス）**の動向
	（沖縄本島外の事例把握） ✓ 知床及び白神山地の世界自然遺産登録地域**来訪者数**と**公共交通整備の状況、利用状況**を整理
大型テーマパーク整備	（北部テーマパークの動向把握） ✓ 北部テーマパークにおける来訪者想定、美ら海水族館との連携等について、テーマパーク事業者の刀（（株）ジャパンエンターテイメント）への**ヒアリング**により把握 （全国の大型テーマパークにおける公共交通と連携した需要喚起方策） ✓ 全国における大型のテーマパークにおける鉄道や高速バス等と**連携した需要喚起方策について整理**
従来の観光地・観光施設の需要増加	（既存の観光地の誘客状況の把握） ✓ 美ら海水族館、今帰仁城、古宇利島などの**コロナウイルス５類移行以後の誘客の取組**を確認（需要予測に影響を与える取組等）
北部開発	（各自治体の取組状況を把握） ✓ 名護市総合交通ターミナル（名護市） ✓ 二見以北交流機能強化事業（わんさか大浦パークの機能強化）（名護市） ✓ ＫＩＮサンライズビーチ（令和４年にオープン）（金武町） ✓ 慶佐次湾のヒルギ林遊歩道整備事業（東村） ✓ 結の浜海浜公園整備（令和７年リゾートホテル開発）（大宜味村） ✓ 伊江島空港整備（伊江村） ✓ くいなエコ・スポレク公園施設機能強化事業（国頭村）　など

※沖縄島北部部会：奄美大島、徳之島、沖縄島北部及び西表島世界自然遺産では住民の生活や産業との調整、住民の理解と協力のもと推薦地の適切な管理を行うため、管理機関から構成される世界自然遺産候補地地域連絡会議が設置されている。また、その下に管理機関のほか、地元の関係行政機関、関係団体、ＮＰＯ等から構成される４つの地域部会が設置されている。沖縄島北部部会はその地域部会の一つとなっている。

5.2.1　世界自然遺産登録による環境整備

(1) 沖縄本島北部の環境整備

1) 沖縄島北部における持続的観光マスタープラン

沖縄島北部部会により、令和２年２月に、「沖縄島北部における持続的観光マスタープラン」が策定された。この計画では、目標や基本方針などの基本的考え方や、主な取組等が示されている。基本方針には「「やんばる森林ツーリズム」を推進・発展させ」ることや、「レンタカーに頼らない交通手段の確保、入口施設や各村の観光拠点の連携強化」があげられている。

目的

持続的観光に対する地域の理解醸成と受入体制づくりを通じて観光を沖縄島北部の自然環境と地域の歴史文化・経済・社会を支える総合産業に育てる

基本方針

方針１：地域住民への持続的観光への理解醸成（原則５、３）
沖縄島北部の世界自然遺産の価値や持続的観光の重要性について、地域住民に認識してもらえるよう働きかける。特に、持続的な観光を推進することで、農業などの一次産業、加工産業などの二次産業にも経済的恩恵があり、地域の持続的発展に貢献し得ること、さらに地域住民の環境保全意識の向上が地域資源の価値を守り活かすことにつながることを伝える。

方針２：世界自然遺産登録が地域経済の持続的発展・地域社会の課題解決へ寄与する仕組みづくり（原則９、８）
世界自然遺産への登録を契機として、新たな世界自然遺産ブランドによる農産物の商品価値の向上、観光客による地域内消費の拡大、観光による雇用の創出、観光と他産業との連携強化を促進することにより、人口減少や少子高齢化の進行を抑制し、地域の経済・社会の発展につなげていく。

方針３：やんばる森林ツーリズムを中心とした推薦地や緩衝地帯での適切な来訪者管理の実現（原則４、１、５、８、９）
推薦地や緩衝地帯において、やんばるの豊かな生物多様性の魅力を実感できる自然体験型観光を、遺産価値を損なわない範囲内で利用していくため、「やんばる森林ツーリズム」を推進・発展させ、３村全体での利用フィールドの設定と区分・管理者の明確化、ガイド登録・認定基準づくり、質の高いガイドの育成、付加価値の高いプログラム提供によるガイドツアーのブランド化、モニタリングに基づく利用の適切なコントロールを実現する。

方針４：周辺管理地域を中心とした観光と３村周遊への計画的誘導（原則４、１、２、３、６）
推薦地や緩衝地帯における自然体験フィールドの過剰利用を抑制し、周辺管理地域を中心とした３村内での周遊利用を促進するため、地域の歴史や文化等の資源を活かした観光と受入体制の整備、３村を周遊できるレンタカーに頼らない交通手段の確保、遺産の入口施設や各村の観光拠点の連携強化や生物多様性の効果的な発信等の取組を推進する。

方針５：持続的観光の推進を担う人材育成や組織（観光協会等）の運営能力・観光管理能力の強化（原則５、７）
持続的観光への地元の理解や参画促進、地域内消費の拡大のため、地域の歴史や文化の価値を伝える集落ガイドやコーディネーターなど地域の核となる人を育成し、また、持続的観光の推進を担う組織（観光協会等）の運営能力（人的体制、運営資金確保等）や観光管理能力（３村連携やモニタリングの仕組み）を強化していく。

出典：「沖縄島北部における持続的観光マスタープラン」（沖縄島北部部会、令和２年２月）に加筆

図　「沖縄島北部における持続的観光マスタープラン」の目標と方針

やんばるの森ビジターセンターの整備や観光客の計画的誘導、ツアー商品開発等の実施が事業として挙げられている。

表　「沖縄島北部における持続的観光マスタープラン」における主な取組

基本方針	取組・事業名	実施主体	事業概要	対象地	実施年度		
					令和元年	令和２年	令和３年
方針１ 地域住民の持続的観光への理解醸成	「やんばる学」に関する村民向け普及啓発事業	・国頭村（企画商工観光課）	村民が地域の価値を知ることで、地元に誇りと関心をもってもらうため、自然、くらし、文化等に関する普及啓発活動を実施する	国頭村	実施	継続	
方針２ 地域経済の発展・地域社会の課題解決へ寄与する仕組みづくり	世界自然遺産地域振興モデル事業	・沖縄県（自然保護課）	世界自然遺産ブランドを沖縄島北部３村の特産物に付与するブランド発信方法を検討する	沖縄島北部３村		計画	実施
	東村の「地域ブランド」に係る取組と戦略検討及び知財利活用の可能性の検討	・東村（農林水産課）	東村の特産品であるゴールドパレルパインの商標登録を行うとともに、「世界遺産」地域で育てたという付加価値を付与するための検討を行う	東村	実施		
方針３ 推薦地や緩衝地帯での適切な来訪者管理	ガイド認証制度の運用	・やんばる３村世界自然遺産推進協議会（国頭村・大宜味村・東村）	「森林ツーリズム推進全体構想」にもとづくガイド認証制度の適切な運用や３村全体での利用フィールドの設定を行う	沖縄島北部３村	実施		
方針４ 周辺管理地域を中心とした観光と３村周遊への計画的誘導	やんばるの森ビジターセンターの整備	・大宜味村（企画観光課） ・大宜味村観光協会	沖縄島北部への来訪者に対する情報提供機能（自然環境の価値や利用ルールなどの提供）を充実させる	大宜味村	実施		
	遺産周辺地域計画誘導モデル事業	・沖縄県（自然保護課） ・国頭村（企画商工観光課） ・国頭村観光協会	周辺部での文化、歴史、第一次産業等の資源を活用した観光メニューの検討・実施を行う	沖縄島北部３村		計画	実施
		・沖縄県（自然保護課） ・大宜味村観光協会	○世界自然遺産の入口施設としての情報発信の方策検討及び施設を訪れる観光客の計画的誘導の検討・実施を行う ○集落散策等による周辺地域の利用を促進する人材育成を行う ○村内の観光資源に係る情報整理を行う	大宜味村	計画	実施	
		・沖縄県（自然保護課） ・東村観光推進協議会	○特定の自然観光資源の利用集中を避け、利用分散を図るためのツアー商品開発を行う ○村内の観光資源に係る情報整理を行う	東村	計画	実施	
方針５ 持続的観光の推進を担う人材育成や組織の運営能力の強化	遺産周辺地域計画誘導モデル事業	・沖縄県（自然保護課） ・国頭村（企画商工観光課） ・国頭村観光協会 ・大宜味村観光協会 ・東村観光推進協議会	周辺地域計画誘導及び推薦地来訪者管理の担い手育成、自立可能な組織運営能力の強化、３村連携の強化支援を行う	沖縄島北部３村	計画	実施	

出典：「沖縄島北部における持続的観光マスタープラン」（沖縄島北部部会、令和２年２月）に加筆

2）やんばる国立公園の施設等の整備状況

やんばる国立公園は、平成 28 年９月 15 日に 33 番目の国立公園として指定された。やんばる国立公園では、景勝地めぐり、トレッキング、カヌー、アニマルウォッチング、ドライブなどのレジャーが行われている。

出典：環境省ＨＰ（https://www.env.go.jp/nature/nationalparks/list/yambaru/spot/

図　ヤンバルクイナ生態展示学習施設クイナの森

出典：環境省ＨＰ（https://www.env.go.jp/park/yambaru/access/index.html）

図　やんばる野生生物保護センターウフギー自然館

出典：環境省「やんばる国立公園ＨＰ」の図を基に作成

図　国立公園と施設等位置図

3）やんばる国立公園におけるツアー等

やんばる国立公園において、ＥＶバスで行くガイドツアー、ネイチャーガイドツアーやトレッキング等のツアーが実施されている。

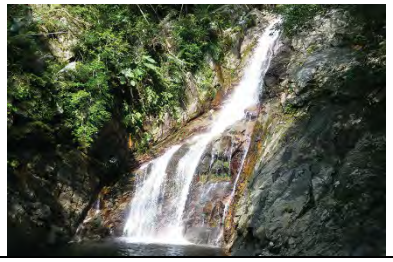
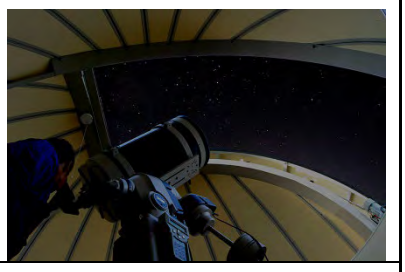
奇跡の森ネイチャーガイドツアー 	比地大滝トレッキング 	世界自然遺産登録地を電気バス「やんばる黄金（くがに）号」で行くガイドツアー
やんばるの森ビジターセンタードームシアター 	奥やんばるの里 	スピリチュアルガイドツアー
やんばるナイトネイチャーウォッチ 	平南川ター滝駐車場 	美ら星ウォッチング 
国頭村森林セラピー 	やんばる学びの森ガイドウォーク 	

図　やんばる国立公園の自然体験コンテンツ

出典：環境省「やんばる国立公園ＨＰ」(https://www.env.go.jp/nature/nationalparks/list/yambaru/try/)

4)「やんばる黄金(くがに)号」で行くガイドツアーの概要

「道の駅ゆいゆい国頭」、「オクマプライベートビーチ＆リゾート」を出発し、ＥＶバスでやんばるの森を走行するツアーである。ツアーの企画、実施は株式会社 JAL JTA セールスとなっている。

バス概要：	小型ＥＶバス
乗車定員：	19 名乗り（車いす１台ご乗車の場合は 16 名乗り）
利用バス会社：	新報トラスト株式会社
旅行代金：	午前コース 7,800 円（２時間 30 分） 午後コース 8,800 円（森の喫茶付き）（３時間）
企画・実施	株式会社 JAL JTA セールス

図　ガイドツアールート

図　使用されるＥＶバス

出典：環境省「やんばる国立公園ＨＰ」
(https://www.env.go.jp/nature/nationalparks/list/yambaru/try/)

5）観光客等の状況

沖縄県への観光客数をみると、新型コロナウイルス感染症の流行前には年間約 700 万人まで増加していたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、1/2 以下に減少している。一方、沖縄県への観光客のうち、訪問地域に「やんばる」が含まれる観光客の割合は、令和元年頃まで６％程度であったが世界自然遺産登録に登録された令和３年には 12%と約２倍に増えている。

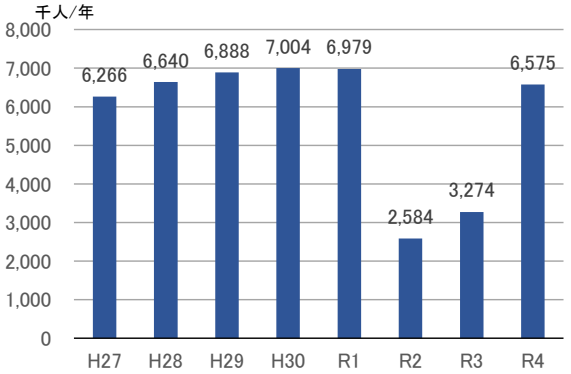


図　沖縄県への観光客数

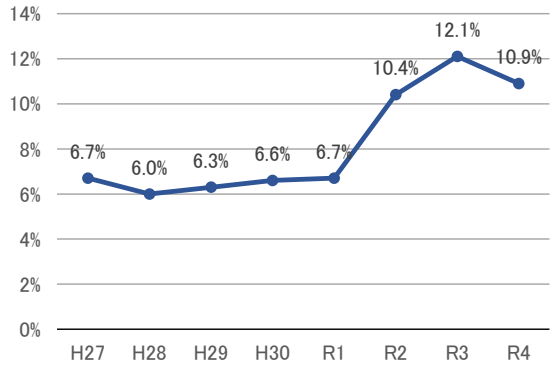


図　沖縄県への観光客のうち、訪問地域に「やんばる」が含まれる観光客の割合

出典：沖縄県観光統計実態調査・観光客満足度調査（平成 27 年度～令和４年度）を基に作成

やんばる国立公園の延べ宿泊者数を見ると、令和元年（2019 年）に 72,611 人、令和３年（2021 年）に 127,123 人、令和４年（2022 年）に 150,584 人と令和元年から令和４年にかけて約２倍に増加している。

表　国立公園域内の延べ宿泊者数

2019年、2021年および2022年における各国立公園区域内の延べ宿泊者数

	公園名	2019年（確報値）	2021年（確報値）	2022年（速報値）	2021年比増減	2019年比増減
1	利尻礼文サロベツ*	-	-	-	-	-
2	知床	12,361	11,502	14,412	25.3%	16.6%
3	阿寒摩周	828,567	249,555	431,701	73.0%	▲ 47.9%
4	釧路湿原*	966	-	-	-	-
5	大雪山	775,526	271,630	199,520	▲ 26.5%	▲ 74.3%
6	支笏洞爺	3,631,085	1,256,752	2,103,984	67.4%	▲ 42.1%
7	十和田八幡平	556,323	422,565	516,169	22.2%	▲ 7.2%
8	三陸復興	123,375	119,148	122,973	3.2%	▲ 0.3%
9	磐梯朝日	861,876	547,122	661,957	21.0%	▲ 23.2%
10	日光	4,682,377	2,898,152	3,904,635	34.7%	▲ 16.6%
11	尾瀬*	-	-	-	-	-
12	上信越高原	3,005,606	1,422,743	1,977,044	39.0%	▲ 34.2%
13	妙高戸隠連山	375,971	250,060	303,492	21.4%	▲ 19.3%
14	秩父多摩甲斐	146,480	139,907	164,279	17.4%	12.2%
15	小笠原*	-	-	-	-	-
16	富士箱根伊豆	11,370,294	6,401,266	9,731,704	52.0%	▲ 14.4%
17	中部山岳	1,033,421	506,381	704,704	39.2%	▲ 31.8%
18	白山	26,032	15,692	9,391	▲ 40.2%	▲ 63.9%
19	南アルプス	21,845	6,458	19,100	195.8%	▲ 12.6%
20	伊勢志摩	2,966,324	1,946,431	2,563,470	31.7%	▲ 13.6%
21	吉野熊野	686,928	418,221	463,807	10.9%	▲ 32.5%
22	山陰海岸	855,922	412,226	590,562	43.3%	▲ 31.0%
23	瀬戸内海	1,618,007	857,856	1,261,929	47.1%	▲ 22.0%
24	大山隠岐	334,875	148,003	277,419	87.4%	▲ 17.2%
25	足摺宇和海	152,214	73,490	105,013	42.9%	▲ 31.0%
26	西海	65,268	32,737	21,483	▲ 34.4%	▲ 67.1%
27	雲仙天草	460,911	196,905	327,849	66.5%	▲ 28.9%
28	阿蘇くじゅう	1,248,665	653,674	931,918	42.6%	▲ 25.4%
29	霧島錦江湾	691,811	277,255	412,229	48.7%	▲ 40.4%
30	屋久島	1,034	16,700	4,686	▲ 71.9%	353.2%
31	奄美群島	14,616	9,703	13,912	43.4%	▲ 4.8%
32	やんばる	72,611	127,123	150,584	18.5%	107.4%
33	慶良間諸島	315,730	107,451	106,352	▲ 1.0%	▲ 66.3%
34	西表石垣	505,801	332,555	421,425	26.7%	▲ 16.7%

※この推計は、「宿泊旅行統計調査」（観光庁）のデータを利用し推計したもの。推計にあたっては宿泊旅行統計で用いられている母集団名簿の内、国立公園区域内に含まれている宿泊施設を抽出して実施した。
このため、特に国立公園区域内に存在する宿泊施設が少ない国立公園については、地域の宿泊実態との誤差が大きい可能性がある（白山国立公園、南アルプス国立公園、屋久島国立公園、など）。
*「尾瀬国立公園」「小笠原国立公園」は公園区域内に対象となる宿泊施設が無いため、「利尻礼文サロベツ国立公園」「釧路湿原国立公園」は当該年の回収数が0のため、推計不可として扱った。

出典：環境省資料に加筆

(2) 国内の世界自然遺産の事例調査

国内の世界自然遺産は沖縄本島北部を含む「奄美大島、徳之島、沖縄島北部及び西表島」のほか、「知床」、「白神山地」、「屋久島」、「小笠原諸島」がある。

沖縄島北部について、鉄軌道整備時の鉄軌道を使ったアクセス手段は那覇空港まで空路、那覇空港から名護駅まで鉄軌道、名護駅からバスでの移動になると考えられる。そのため、同様の鉄道を使ったアクセスがされる「白神山地」、「知床」について、鉄道や鉄道駅から当該地までのアクセス手段や公共交通の需要喚起方策を確認した。特に世界自然遺産への来訪者を対象とした特別列車やシャトルバス等の交通手段の有無、マイカー規制の有無について確認した。

なお、「屋久島」「小笠原諸島」については航空機又は船舶によるアクセスのみとなり、鉄道を含まないため、本調査からは除外した。

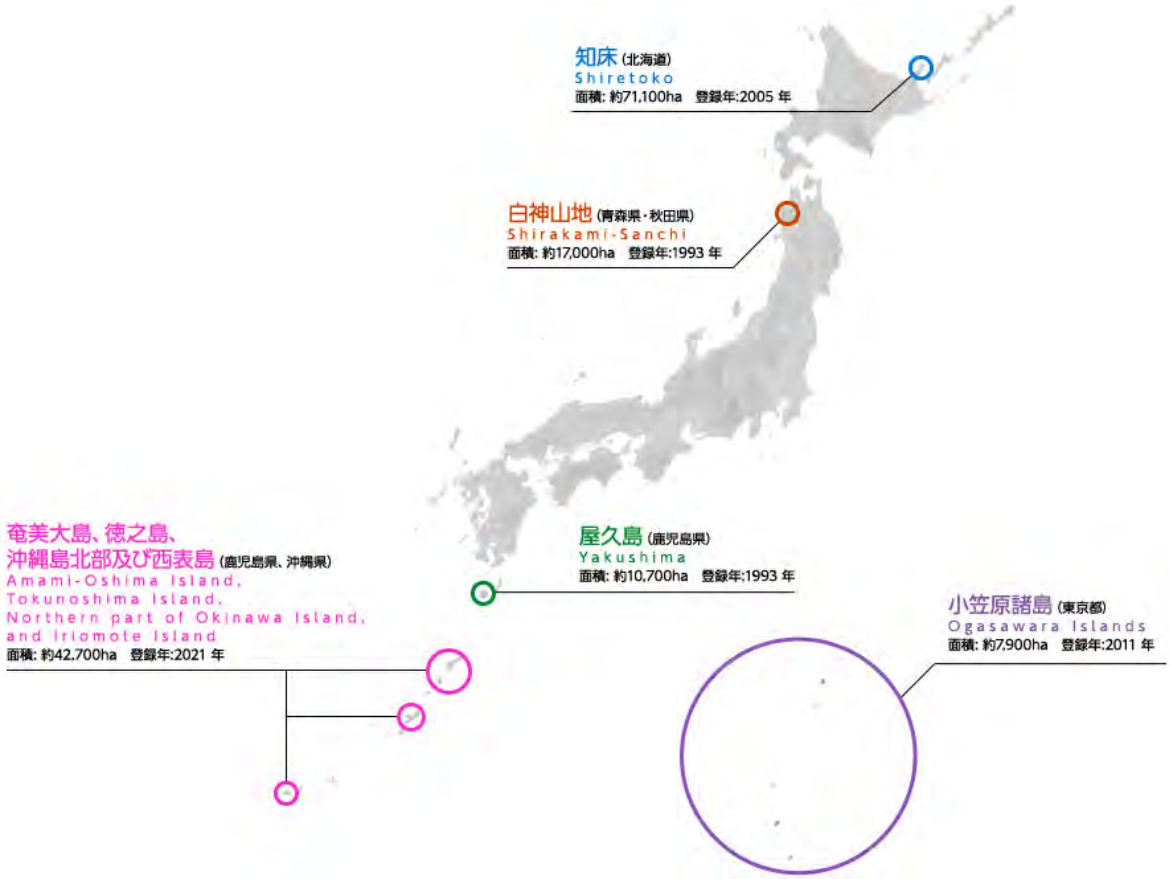


図　国内の世界自然遺産

出典：環境省ＨＰ「日本の世界自然遺産」
(https://www.env.go.jp/nature/isan/worldheritage/)

1）白神山地、知床における需要喚起方策

国内の他の世界自然遺産登録地域の需要喚起方策として、プロモーション活動、集客施設整備、アクセス性の強化といった取組が行われている。

プロモーション活動として、海外からのインフルエンサーの招聘や「世界自然遺産・知床の日」を設定したＰＲ活動を実施しており、集客設備整備としては世界自然遺産センターを設置し、その自然を楽しむために必要な情報の提供などを行っている。

また、公共交通アクセスの利便性向上策について、アクセス手段は自家用車、路線バスが中心となっているが、白神山地では夏期にシャトルバスを運行することにより、速達性の高い交通アクセス手段を提供している。なお、知床における公共交通アクセスは主要駅から路線バスに乗り換えてのアクセスのみとなっている。

表　白神山地、知床における需要喚起方策

	白神山地	知床
プロモーション活動	・海外からのインフルエンサー招聘等の活動　等	・「世界自然遺産・知床の日」を設定したＰＲ活動　等
集客施設整備	・白神山地世界遺産センター（西目屋館）、白神山地世界遺産センター（藤里館）、白神の森 遊山道「くろもり館」等を整備	・知床世界遺産センター、羅臼ビジターセンター等を整備
アクセスの強化	・主要駅からのアクセスは路線バス ・夏の期間シャトルバス「暗門号」運行 本数：３本／日 発着地：弘前バスターミナルから西目屋役場前 運行日：６月１日～10 月 31 日	・主要駅からのアクセスは路線バス

2）白神山地の公共交通の整備状況及び来訪者数

①．公共交通の整備状況

白神山地の施設として、青森県側では白神山地世界遺産センター「西目屋館」＊7、秋田県側では「藤里館」＊8が整備されている。「西目屋館」への最寄り駅は青森県側では弘前駅、「藤里館」では二ツ井駅となっている。弘前駅からはバスで１時間弱、二ツ井駅からはバスで約 30 分となっている。また、弘南バスは、弘前バスターミナルから白神山地を結ぶバス「暗門号」を運行している。１日に３本、弘前バスターミナルから西目屋役場前までを 40 分で結んでいる。令和５年度は６月１日から 10 月 31 日までの運行であった。

＊７：白神山地を守るための調査研究施設で、保全管理に関する調査、データの管理や、環境教育、普及啓発活動の場として活用されている。

＊８：白神山地の自然や世界遺産に関する資料の展示、図書コーナー、休憩スペース等がある。自然アドバイザーが常駐し、来館者への案内・解説を行うほか、環境教育活動も実施されている。

出典：環境省東北地方環境事務所ＨＰを基に作成

図　白神山地へのアクセスと所要時間

表　暗門号バス時刻表

暗門号バス時刻表（往路）

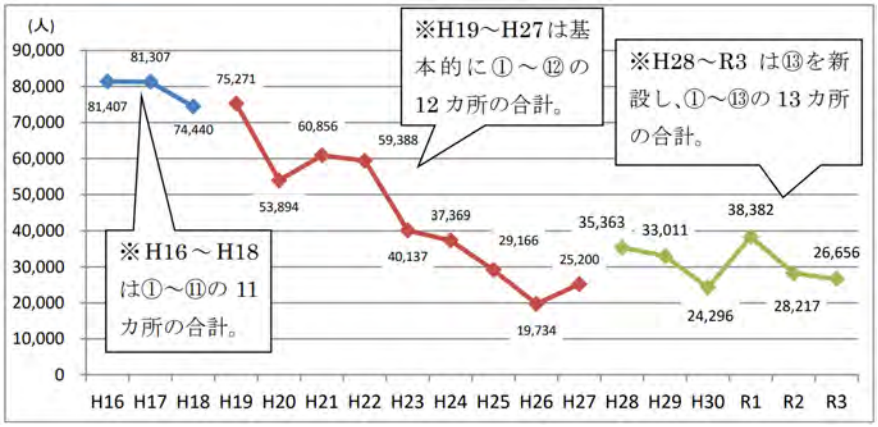
弘前バスターミナル	弘前駅前	西目屋役場前	アクアグリーンビレッジANMON	津軽峠
8:50	8:51	9:30	10:20	11:00
10:10	10:11	10:50	11:40	—
—	—	—	12:40	13:20
13:00	13:01	13:55	—	—
		14:10	14:50	—

暗門号バス時刻表（復路）

津軽峠	アクアグリーンビレッジANMON	西目屋役場前	弘前バスターミナル
11:20	12:00	12:40	—
—	—	12:45	13:40
13:40	14:20	14:50	15:50
—	15:10	15:40	16:40

②．白神山地の入山者数

令和３年に計測を実施した 13 地点における入山者数の合計は 26,656 人となり、昨年度から 1,561 人減少した。県外からの来訪者の多いブナ林散策道や暗門では、昨年度に引き続き、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出自粛などが影響したものと考えられる。一方、県道 28 号（通称：白神ライン）沿いや崩山、岳岱では入山者数が増加していた。この結果、前年からの減少幅は昨年度（10,165 人減少）に比べて低い値に抑えられた。



出典：「令和３年度白神山地世界遺産地域及び周辺地域入山者数調査について（結果報告）」（環境省）

図　白神山地世界遺産地域及び周辺地域への入山者数の推移

出典：「令和３年度白神山地世界遺産地域及び周辺地域入山者数調査について（結果報告）」（環境省）

図　白神山地　歩行者数自動計測機器設置箇所

3）知床の公共交通の整備状況

知床への公共交通でのアクセスは、主要駅からのシャトルバス等の世界自然遺産への観光客を対象とした交通手段はなく、空港から、鉄道や路線バスでの移動となっている。

※各区間の所用時間は目安です。

コース1

- **羽田空港**
- ↓ 飛行機（約110分）
- **女満別空港**
- ↓ 女満別空港線バス（約30分）
- **網走駅**
- ↓ JR釧網本線（約40分）
- **知床斜里駅**
- ↓ 斜里バス（約60分）
- **ウトロ**

コース2

- **羽田空港**
- ↓ 飛行機（約100分）
- **中標津空港**
- ↓ 阿寒バス（約70分）
- **羅臼**

出典：環境省日本の国立公園サイト
(https://www.env.go.jp/park/shiretoko/access/index.html)

図　知床国立公園への所要時間

図　知床と周辺空港の位置

知床では夏期の繁忙期等に混雑緩和や野生動物への過度な干渉対策等のため、知床五湖からカムイワッカ湯の間の区間でマイカー規制が実施され、代替交通手段として専用シャトルバスの運行や路線バスの増便等が実施されている。

ただし、知床におけるマイカー規制は世界自然遺産登録地域内であり、駐車場に自家用車をとめてシャトルバスを利用することを想定したもので、知床へのアクセスについて、自家用車から公共交通への転換を促すものではないため、5-14ページで整理した需要喚起方策からは除外している。

図　直通シャトルバス路線とマイカー規制区間

5.2.2　大型テーマパーク整備

(1) 北部テーマパーク事業者へのヒアリング

テーマパーク事業者の刀（（株）ジャパンエンターテイメント）へのヒアリングにより、コロナからの回復状況等を踏まえた現在の北部テーマパークにおける来訪者数の想定等を把握し、昨年度の見通しから変更がないことを確認した。また、需要の取り込みに向けた鉄軌道への期待として、観光客の那覇空港から名護までの距離に対する抵抗を抑えられるかが重要との意見が挙げられた。

(2) 国内の大型テーマパークにおける需要喚起方策

国内の大型テーマパークにおける鉄道やバスと連携した需要喚起方策について、インターネット調査にて情報を収集し、整理した。

鉄道やバス料金と入場料金、フリーパスがセットになったセット券、周辺の都市の路線バスと高速バスを組み合わせた周遊乗車券等のセット券の他、ラッピングや宴会列車等の特別列車の運行、イベント時のシャトルバスの運行等の需要方策が実施されている。

表　国内の大型テーマパークにおける需要喚起方策（１／２）

テーマパーク名	需要喚起方策	実施者	時期	概要
東京ディズニーリゾート	お座敷列車『宴』で行く東京ディズニーリゾートへの旅	ＪＲ東日本	平成 30 年８月 25 日	・お座敷列車「宴」を使用して、乗車駅からりんかい線経由で舞浜駅まで、乗り換えなしの直通運転
	特別車両「Magical Dream Shinkansen」運行	ＪＲ東日本 株式会社オリエンタルランド	令和５年12 月～令和６年３月	・「東京ディズニーリゾート40 周年“ドリームゴーラウンド”」のグランドフィナーレを記念した特別車両「Magical Dream Shinkansen」を運行
ユニバーサル・スタジオ・ジャパン	ユニバーサル・スタジオ・ジャパン ハイパーきっぷ	ＪＲ西日本	令和５年10 月１日～令和６年３月１日	・「特別鑑賞エリア入場券」、「エリア入場確約券」と１デイ・スタジオ・パス、新幹線や特急列車の往復ＪＲのセット券
	ユニバーサル・スタジオ・ ジャパン きっぷ	ＪＲ西日本	令和５年10 月１日～令和６年２月 29 日	・「レストラン・ショップ共通クーポン」と１デ イ・スタジオ・パス、新幹線や特急列車の往復ＪＲのセット券
ハウステンボス	特急「ハウステンボス」の運行	ＪＲ九州	運行中 令和６年２月現在	・ＪＲ九州が博多駅～ハウステンボス駅間を運行 ・元旦のカウントダウン時等イベント時には臨時列車を運行
	エンジョイ！ハウステンボスきっぷ	ＪＲ九州	発売中 令和６年２月現在 ※令和４年６月より発売開始	・ＪＲハウステンボス駅までの往復ＪＲ券、ハウステンボスの「１ＤＡＹパスポート引換券」がセットになったきっぷ

表　国内の大型テーマパークにおける需要喚起方策（２／２）

テーマパーク名	需要喚起方策	実施者	時期	概要
ハウステンボス	ハウステンボスきっぷ	西日本鉄道	発売中 令和６年２月現在 ※令和３年３月～より発売開始	・高速バス　福岡・福岡空港～佐世保・ハウステンボス/佐世保「させぼ号」と、路線バス（佐世保　～ハウステンボス）、ハウステンボス１ＤＡＹパスポートがセットになった割引乗車券
	とりっぷきっぷ長崎・佐世保・ハウステンボス	西日本鉄道 長崎県交通局 西肥自動車 九州急行バス	令和５年３月～８月	・福岡市内と長崎県内のスポットを結ぶ高速バス・路線バスの周遊型乗車券 ・福岡市内と長崎市中心部、佐世保エリア、「ハウステンボス」との間の高速バスや路線バス乗車券をセットにし、通常価格の約 25%割引
富士急ハイランド	富士急ハイランドフリーパス券割引	富士急行	発売中 令和６年２月現在	・「富士急ハイランド」の窓口で、富士急行線定期券提示で、遊園地フリーパス券が割引
	富士急ハイランドセット券	富士急行	発売中 令和６年２月現在	・富士急ハイランドのフリーパス券と富士急行線の往復運賃のセットのきっぷ
	富士急ハイランドセット券「得Ｑ PACK」	富士急行バス	令和５年 12 月１日～令和６年２月 29 日	・「富士急ハイランド」と関東、近畿、中部等を結ぶ高速バス、路線バスとフリーパスのセット券
鈴鹿サーキット	シャトルバス運行	三重交通バス	Ｆ１日本グランプリ期間中 令和６年４月５～７日	・Ｆ１日本グランプリ開催期間中、近鉄白子駅から臨時シャトルバスを運行

5.2.3　従来の観光地･観光施設の需要増加

新型コロナウイルス感染症の５類への移行以後の美ら海水族館、今帰仁城、古宇利島などの誘客の取組（需要予測に影響を与える取組等）について、施策を確認した。

５類へ移行した令和５年５月以降、各種イベント等が実施されているが、需要予測に影響を与えるような大きなイベントは確認されなかった。

表　美ら海水族館のイベント等ニュースリリース（令和５年５月～12 月）

日付	種類	イベント
令和５年 12 月 29 日	展示情報	サメの人工子宮装置で成長する深海ザメの胎仔の展示
令和５年 12 月 28 日	展示情報	帰って来た「イトマキエイ」！世界唯一ヒメイトマキエイとの同居展示
令和５年 12 月 25 日	展示情報	12/29～お正月水槽が登場！
令和５年 12 月 24 日	展示情報	「イノーの生き物たち」に新しい仲間が登場中！！
令和５年 12 月 22 日	施設情報	「年間パスポート更新特典」当選者発表（11 月更新分）
令和５年 12 月 20 日	イベント情報	「クジラの見える水族館」でザトウクジラ特設展・写真展を開催中！
令和５年 12 月 18 日	イベント情報	「美ら海冬休みスペシャル 2023」開催！
令和５年 12 月 13 日	展示情報	見つけた際はご用心！危険生物「カツオノエボシ」を「イノーの生き物たち」で展示
令和５年 12 月 13 日	イベント情報	美ら海こども飼育体験【有料】
令和５年 11 月 30 日	展示情報	日本近海から 43 年ぶりの発見！！世界初「ウィリアムホモラ」を展示
令和５年 11 月 29 日	イベント情報	国内最多頭数のオキゴンドウが登場！イルカラグーン「Winter Show」開催！
令和５年 11 月 27 日	施設情報	11/1 は沖縄美ら海水族館開館記念日です
令和５年 11 月 27 日	施設情報	「年間パスポート更新特典」当選者発表（10 月更新分）
令和５年 11 月３日	展示情報	白黒模様が鮮やか！！ 希少種「シノノメサカタザメ」の赤ちゃんを公開
令和５年 11 月２日	展示情報	水深 1000ｍで採集に成功！稀種「アシボソシンカイヤドカリ」の展示開始
令和５年 10 月 27 日	施設情報	「年間パスポート更新特典」当選者発表（９月更新分）
令和５年 10 月 18 日	展示情報	クローンがたくさん！増殖中のリンゴカワリギンチャク 世界初展示
令和５年 10 月７日	施設情報	「沖縄県 CO2 吸収量認証制度」の認証を受けました
令和５年９月 30 日	施設情報	【第５回】美ら海アプリ「美ら海フォトコンテスト」結果発表!!
令和５年９月 25 日	施設情報	「年間パスポート更新特典」当選者発表（８月更新分）
令和５年９月 20 日	施設情報	イルカ給餌体験の WEB チケット販売について
令和５年９月１日	施設情報	9/1 よりオキちゃん劇場は施設修繕のため閉鎖中です
令和５年８月 29 日	施設情報	全国旅行支援「おきなわ彩発見 NEXT」【地域クーポン】のご利用について(利用期間終了)
令和５年８月 19 日	イベント情報	いよいよ 8/1～「美ら海ナイトアクアリウム」開催
令和５年８月 19 日	イベント情報	第５回美ら海フォトコンテスト「沖縄美ら海水族館で感じる夏」
令和５年８月３日	展示情報	【8/3～リニューアル】わくわくアクアラボで海の生き物の「すご技」を深堀りしよう♪
令和５年７月 21 日	イベント情報	入館しなくても楽しめる「美ら海夏休みスペシャル 2023」開催！
令和５年７月７日	施設情報	熱中症予防のお知らせ
令和５年７月２日	展示情報	当館で 10 年ぶりに「オオウミヒドラ科の一種」を展示！
令和５年６月 30 日	展示情報	特別企画展示開催！「美ら海にょろにょろフェスティバル」
令和５年６月 15 日	展示情報	世界初! 飼育下繁殖に成功!!「イバラエイの幼魚」を公開
令和５年６月８日	施設情報	地元の小学生が学ぶウミガメの飼育と自然環境「ウミガメから学ぶ環境学習」
令和５年６月７日	展示情報	アメリカマナティー「キュウ」誕生から２年！
令和５年６月４日	施設情報	美ら海生き物図鑑の掲載種が「1200 種」に達しました！
令和５年６月２日	施設情報	7/2～曜日限定♪「プレミアムイルカ飼育体験」開催！
令和５年６月１日	展示情報	国内希少野生動植物種に指定された沖縄固有種のカタツムリ 世界初展示！
令和５年５月 31 日	展示情報	22 年連続！水槽内にも初夏の訪れ　５月 29 日「サンゴの一斉産卵」確認
令和５年５月 10 日	展示情報	サンゴ繁殖展
令和５年５月 10 日	施設情報	カンボジアの小児科病棟の子どもたちへ 沖縄美ら海水族館の遠隔授業を開催
令和５年５月４日	展示情報	水族館生まれの子どもたちが続々登場！
令和５年５月３日	展示情報	沖縄美ら海水族館初展示！国指定の天然記念物「リュウキュウヤマガメ」「オキナワイボイモリ」を琉球弧の水辺コーナーで展示中！
令和５年５月１日	展示情報	２年連続で繁殖に成功！県指定天然記念物「クロイワトカゲモドキ」の赤ちゃんを琉球弧の水辺コーナーで展示中！

出典：美ら海水族館ＨＰを基に作成

表　今帰仁観光協会ニュース&イベント情報（令和５年５月～12 月）

日付	種類	イベント
令和５年 12 月 12 日	イベント	やんばる物産展
令和５年 11 月 29 日	イベント	今帰仁グスク夜桜パーティー2024
令和５年 11 月 22 日	イベント	古宇利オーシャンタワー　10th anniversary
令和５年 10 月 31 日	イベント	第８回鶴見うちなー祭
令和５年 10 月 19 日	イベント	第 17 回今帰仁グスク桜まつり開催について
令和５年 10 月６日	イベント	ちなじゅん祭　ｖｏｌ２
令和５年９月 29 日	イベント	宮良多鶴子　今帰仁村ふれあいコンサート
令和５年９月 21 日	イベント	第 12 回 働き方改革ＥＸＰＯ出展のお知らせ
令和５年９月 15 日	イベント	ソラハシナイト　エイサー祭り　IN 古宇利島
令和５年８月 31 日	イベント	ソラハシナイトガーデン＆夜バーベキュー　IN　古宇利島
令和５年８月 28 日		第 67 回今帰仁ハーリー大会
令和５年８月 16 日	イベント	ＦＭやんばる　なきじんさんぽ放送開始
令和５年８月 15 日	イベント	お城で落語会
令和５年８月 14 日	イベント	ＦＣ琉球ｖｓＳＣ相模原Ｊリーグサッカー試合観戦無料ご招待
令和５年７月 20 日	イベント	夏のソラハシナイト IN 古宇利島
令和５年７月 20 日	イベント	第１回古宇利島夏の花火大会　ソラハシナイト
令和５年７月 11 日	イベント	第 14 回今帰仁まつり
令和５年７月４日	イベント	第 45 回海洋博公園花火大会
令和５年６月 30 日	イベント	今帰仁ウェルネストレーナー／セラピスト養成講座　２期生募集！
令和５年６月 13 日	イベント	第１回なきじん夜市
令和５年６月９日	イベント	（村民向け）ウェルネスプログラム体験会
令和５年５月 24 日		［令和５年度 今帰仁公民館講座］ 今帰仁しまくとぅば講座
令和５年５月８日	イベント	連続テレビ小説「ちむどんどん」パネル展示会 IN 今帰仁村
令和５年５月２日	会員ニュース	雨の今帰仁城跡
令和５年５月１日	会員ニュース	ソラハシ子供祭り

出典：今帰仁観光協会ＨＰを基に作成

5.2.4　北部開発

沖縄県北部における開発状況を整理する。令和４年夏にＫＩＮサンライズビーチがオープンしたほか、わんさか大浦パークの施設の拡張や施設の整備、慶佐次湾のヒルギ林遊歩道デッキの再建、結の浜海浜公園のシャワー等の整備、くいなエコ・スポレク公園の機能強化等を実施中の状況である。

名護市総合交通ターミナルは基本計画が策定された段階であり、国土交通省のバスタプロジェクトマップに新たに記載がされている。伊江島空港整備については構想段階である。

表　北部における開発状況

開発箇所	開発状況
ＫＩＮサンライズビーチ （金武町）	令和４年の夏にオープン。 遊泳ビーチ、ＢＢＱコーナー、マリンスポーツ各種、広範囲でフリーWi-Fi を整備。
二見以北交流機能強化推進事業 （名護市）	農地エリアにおける各種工事により当地を訪れる観光・宿泊客の安全性を確保。 世界自然遺産への玄関口である交流拠点施設（わんさか大浦パーク）においては物販スペースの拡張や駐車場・トイレ・カフェ等を整備。
慶佐次湾のヒルギ林遊歩道整備事業 （東村）	令和４～５年に、広範囲で損傷が進んだ木製の遊歩道を耐久性の高い部材（ＧＲＰ）で再建、展望デッキを低床化し観察機能を付加。 また、外国人を始めとする利用者の増加が予想されるため、受入体制を整備。
結の浜海浜公園整備事業 （大宜味村）	令和５～７年に、結の浜をシャワー・トイレや炎天下の日除けとなる東屋、駐車場を備えた海浜公園として整備。 ビーチスポーツを始めとするマリンアクティビティが可能となる施設を併設。
くいなエコ・スポレク公園施設機能強化事業 （国頭村）	令和４年～８年に公園の各種施設の機能強化（野球場の膜屋根・公園内トイレの増設等）を実施。
名護市総合交通ターミナル （名護市）	令和５年３月に「名護市総合交通ターミナル整備基本計画」策定。 令和５年３月時点の国土交通省のバスタプロジェクトマップに「名護漁港周辺」が新たに記載。
伊江島空港整備 （伊江村）	令和４年に、一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会（ＪＡＰＩＣ）国土・未来プロジェクト研究会が、「沖縄本島ツインゲートウェイ構想」を提言。

図　沖縄本島北部における開発箇所

5.2.5　世界自然遺産や大型テーマパークを活用した需要喚起方策の事例に関するまとめ

令和３年７月にやんばるの森が世界自然遺産に登録され、訪問地域に「やんばる」が含まれる観光客の割合は登録前の６％から 12%へと約２倍に増えており、登録そのものによる需要の増加の効果が確認されている。

また、世界自然遺産登録とあわせた鉄軌道の需要喚起方策が期待されるが、国内の他の世界自然遺産登録地域では、自然遺産という特性から、大規模な集客イベント、施設整備等の需要喚起方策の実施は確認されなかった。ただし、白神山地では夏期に弘前駅から白神山地を結ぶシャトルバスが運行されており、鉄軌道においても名護駅からやんばるの森を結ぶシャトルバスの運行等のアクセスの強化が考えられる。

沖縄北部に建設中のテーマパークは「ＪＵＮＧＬＩＡ」という名称が発表され、令和７年夏にオープン予定である。国内の他の大型テーマパークでは、鉄道とフリーパス等のセット券やラッピングを施した特別列車、イベント時のシャトルバスの運行等が実施されており、沖縄鉄軌道においても、このように北部テーマパークと連携した鉄軌道の需要喚起方策が考えられる。

北部テーマパーク以外の本島北部における開発状況についてみると、令和４年夏にＫＩＮサンライズビーチがオープンし、わんさか大浦パーク等の既存の施設の拡張等が行われているほか、交通関連の施設では、名護市総合交通ターミナルや伊江島空港の整備について検討されている。

以上の調査を踏まえ、鉄軌道の開業時には、やんばるの森や北部テーマパーク等へのシャトルバス等のアクセスの強化、鉄道とフリーパスのセット券や車両のラッピングなど、北部の観光資源と連携した需要喚起方策が重要になると考えられる。また、名護市総合交通ターミナル、伊江島空港等の交通関連の施設の検討も実施されており、これらの事業についても引き続き注視しながら、北部への需要を取り込む需要喚起方策について引き続き検討が必要である。

5.3　新型コロナウイルス感染症の5類移行以後の需要への影響に関する調査検討

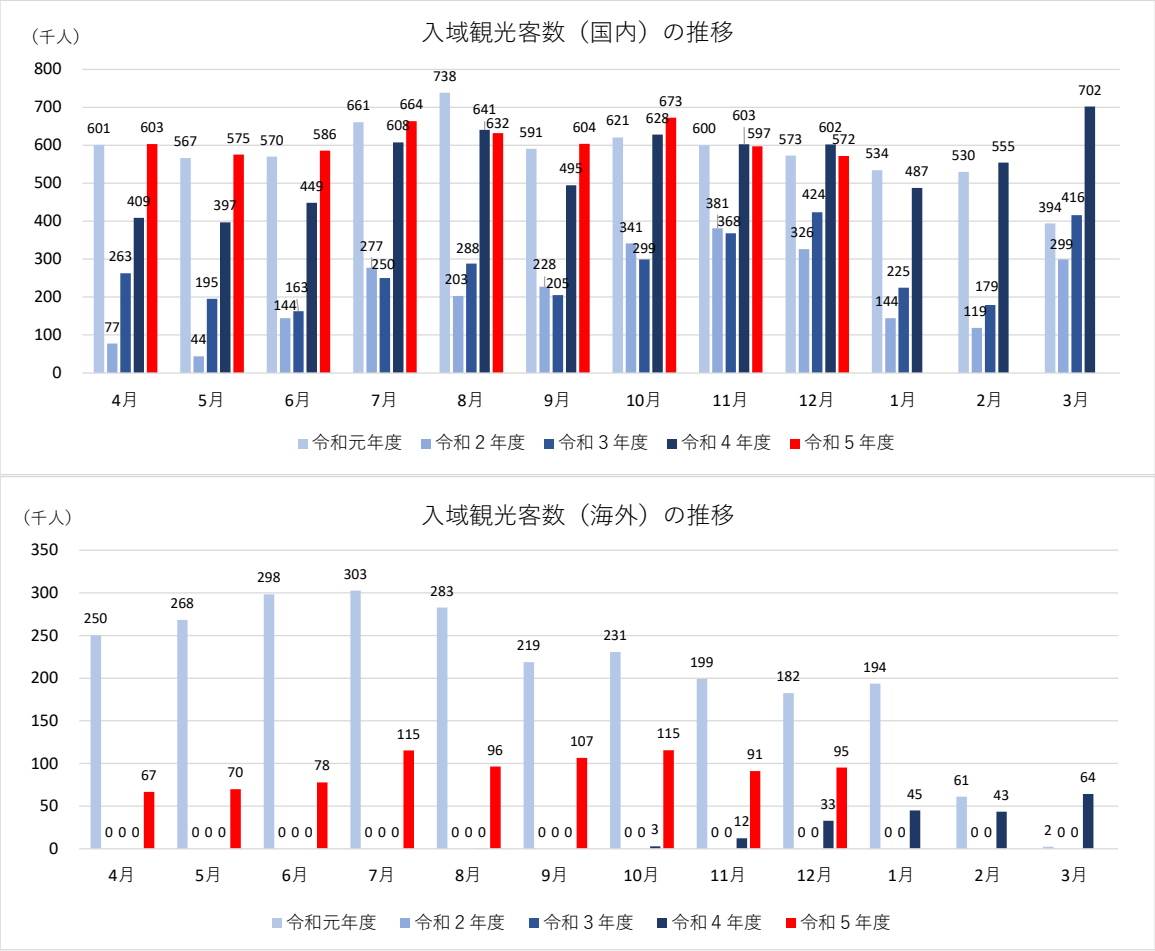
過年度調査においては、新型コロナウイルス感染症の拡大により、大幅に観光客が減少したことを受けたレンタカー不足の実態や臨時の公共交通の運行・割引等の取組状況を把握した。令和５年５月に新型コロナウイルス感染症が「５類感染症」に移行して以降、県内の観光客は増加しており、交通渋滞等による「オーバーツーリズム（観光公害）」が顕在化しつつある。

今年度調査において、関係者へのヒアリング等を通じて沖縄本島への観光客（国内・国外）等の最新動向と公共交通の利用状況等を調査し、鉄軌道導入時に留意すべき点、需要喚起につながる方策の検討を行った。

5.3.1　公表資料の調査

（1）観光客数の回復状況

国内観光客数は、令和４年秋頃から令和元年度と同等程度の水準まで回復しており、令和５年の月別沖縄県入域観光客数（国内客）は、概ね令和元年度と同水準を推移している。一方、外国人観光客数については、アジア近隣諸国からの航空路線での順次復便やクルーズ船運航の再開により増加しているものの、中国の航空路線の回復の遅れ等により、コロナ前の水準には至っていない。令和５年 12 月の外国人観光客数は、コロナ前の令和元年度の同月と比較し半数程度である。



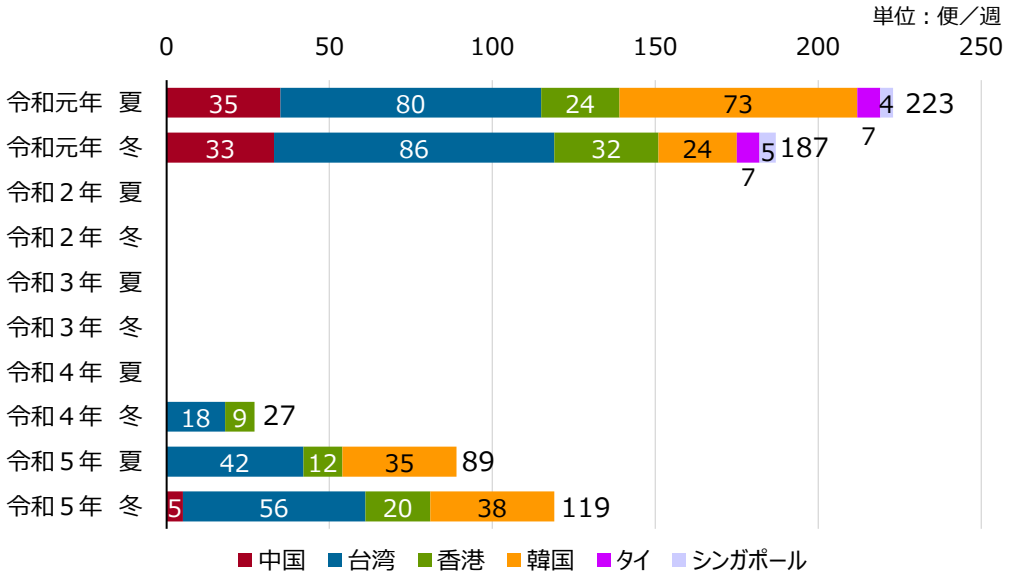
出典：沖縄県入域観光客統計概況（令和元年度～令和５年暦年）を基に作成

図　沖縄県の入域観光客数の推移

(2) 国際線就航の回復状況

那覇空港における国際線の就航状況を見ると令和元年は 223 便/週が運航していたが、新型コロナウイルス感染症の流行により、令和２年夏から令和４年夏にかけてゼロになっている。令和４年冬から回復し始め、令和５年冬には 119 便/週と令和元年夏の半分程度まで回復している。

ただし、中国便は令和５年冬で５便/週と、台湾、香港、韓国と比較し回復が遅れている。



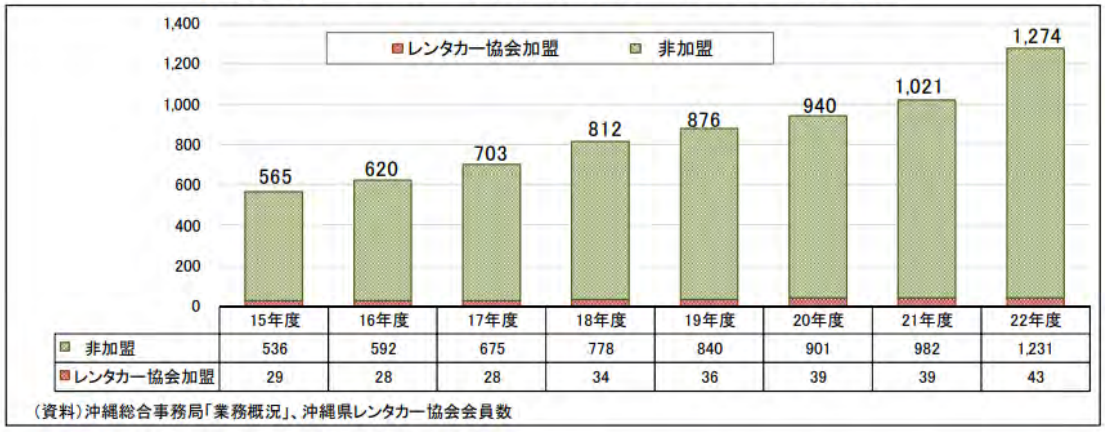
出典：国際線就航状況（国土交通省）を基に作成

図　那覇空港の国際線の就航状況（直行定期便、旅客便のみ）

(3) レンタカー不足の回復状況

レンタカーについて、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、各レンタカー業者は事業継続のため大幅な減車を余儀なくされ、観光需要が再開した令和４年度においては、需要の増加に対し、レンタカーの供給不足が課題となっていた。株式会社りゅうぎん総合研究所の調査レポートによると、県内のレンタカー車両数はコロナ禍において大幅に減少していたものの、令和４年度３月末時点では、コロナ前を超える過去最高の車両数となっている。これは、需要増加を見込んだ「レンタカー事業への新規参入が活発化していること、半導体不足等を背景とした新車供給制約が和らぎつつあることが車両数増加の要因である」と推測される。一方、コロナ禍を経て人手不足は深刻化しており、事業者からも人手不足を踏まえ無人のステーション（カーシェア）を拡大する予定等の声が挙がっている（後述）。調査レポートでは令和５年度もレンタカーの供給不足が継続する見立てとなっている。

【図表１】レンタカー事業者数の推移（各年度３月末時点）

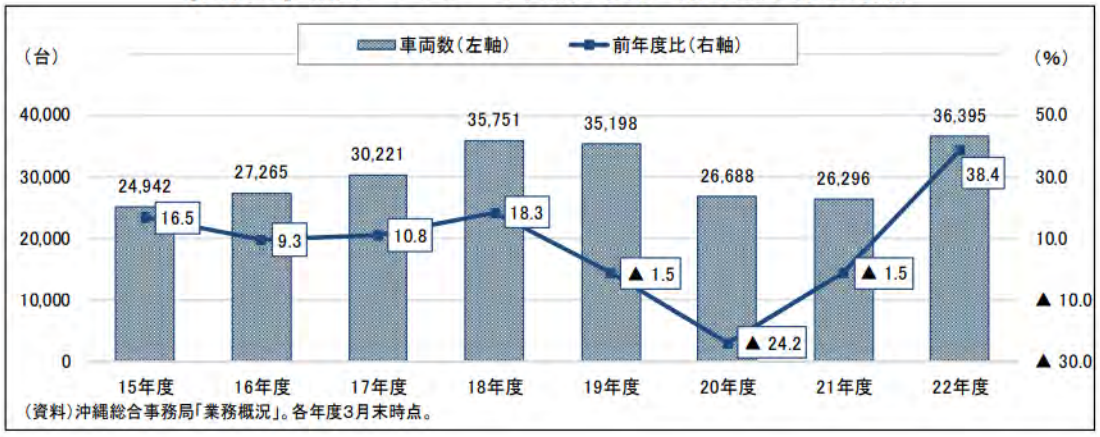


※自動車修理工場など、代車（わ・れナンバー）を保有する事業者もレンタカー事業者としてカウントされており、同統計には観光目的以外の事業者も含まれている点に留意する必要がある。

出典：調査レポート「沖縄県におけるレンタカー業界の動向と充足率の推計」
（株式会社りゅうぎん総合研究所、令和５年）

図　県内のレンタカー事業者数の推移

【図表２】県内レンタカー車両数の推移（各年度３月末時点）



出典：調査レポート「沖縄県におけるレンタカー業界の動向と充足率の推計」
（株式会社りゅうぎん総合研究所、令和５年）

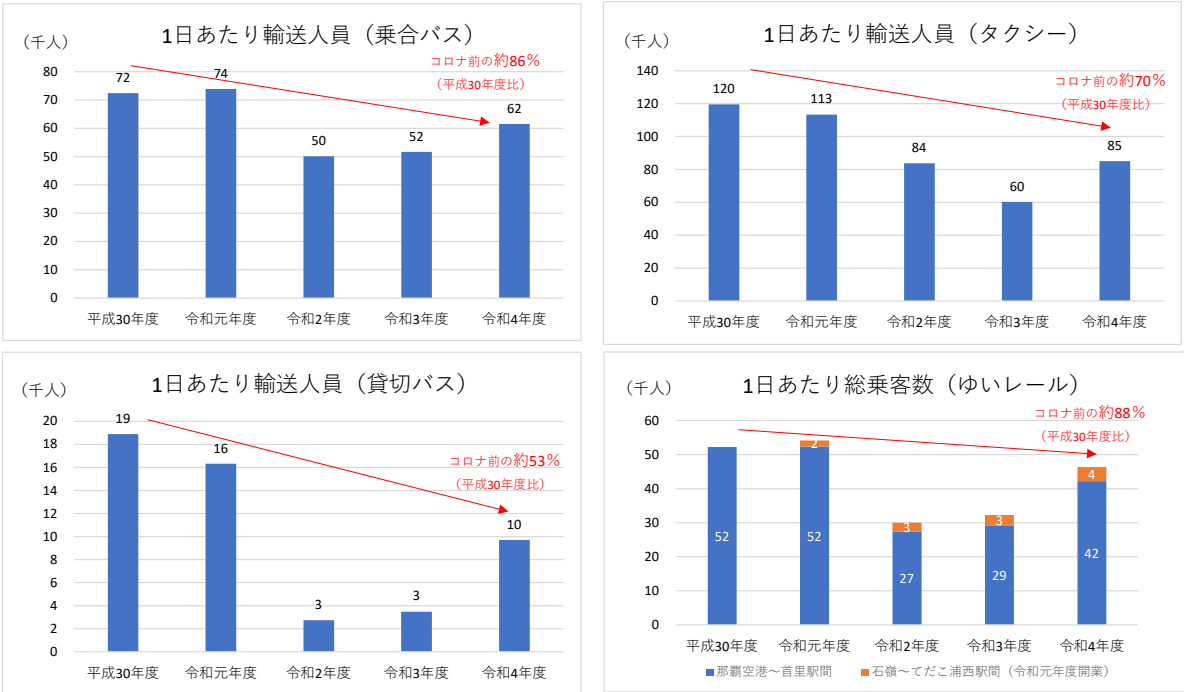
図　県内のレンタカー車両数の推移

(4) 公共交通の利用状況・利用促進に向けた取組

1) 公共交通の輸送実績

新型コロナウイルス感染拡大前後の各公共交通の輸送人員の推移を確認した。令和４年度の時点で、コロナ前の水準までは至っていないものの、平成 30 年度に比べ乗合バスとゆいレールは８割以上、タクシーは７割の輸送人員まで回復している。全国旅行支援や、観光客を対象とした公共交通の乗車券の割引を行う沖縄県の「のりとくチケットキャンペーン事業」等による効果があったと推測される。一方、修学旅行等の利用が多いと想定される貸切バスについては、令和４年時点で、平成 30 年度に比べ半数程度にとどまっている。

令和５年にはインバウンドの回復とともに更なる需要の増加が期待されるが、新型コロナウイルスの影響で、公共交通事業者の人手不足はますます深刻化しており、人手の確保が重要な状況となっている。



出典：「業務概況（令和５年版）」（沖縄総合事務局）及び
沖縄都市モノレール株式会社ＨＰを基に作成

図　沖縄県内の公共交通の輸送実績

2) やんばる急行バス

やんばる急行バスは、高速バスの空港線（那覇空港～運天港）と路線バスの四島線（瀬底島～古宇利島）の２路線が運行している。コロナ禍において、移動需要の減少に伴う減便や、接触機会の削減を狙いとしたモバイルチケットの導入等対応を行っていた。

3) よみたんライナー

読谷村は、コロナ禍におけるレンタカー不足への対応として、那覇空港から読谷村内のホテルへの移動を支援する無料シャトルバス「よみたんライナー」を運行していたが、令和５年度は運行していない。

- 運行期間：令和４年８月 11 日（木）～９月 26 日（月）
- 運行本数：往復１便/日
- 料金：無料

4）本部町無料周遊バス

県内のレンタカー不足を受け、本部町観光協会では、令和４年度に引き続き、令和５年度も観光客向けに無料周遊バスを運行していた。

- 運行期間：令和４年７月 11 日（月）～９月 30 日（金）、
  令和４年 12 月 23 日（金）～令和５年２月５日（日）
  令和５年７月１日（土）～令和６年２月４日（日）
- 運行本数（令和５年度）：往復４便程度/日※繁忙期は往復８便に増便
- 料金：無料

5）やんばるグルっと観光シャトルバス

株式会社ＪＴＢ沖縄は、コロナの影響で疲弊する地域や観光施設への誘客促進と県内におけるレンタカー不足や観光客のレンタカー離れに対する新たな移動手段の提供を目的に、シャトルバス「やんばるグルっと観光シャトルバス」を運行していた。

- 運行期間：令和４年７月 16 日（土）～８月 21 日（日）
  令和５年７月 15 日（土）～８月 20 日（日）
- 運行本数（令和５年度）：おんなの駅～古宇利島ルート（有料）往復８便/日
  北谷町～おんなの駅（無料）往復４便／日

また、別途、那覇空港から美ら海水族館をつなぐエアポートシャトルを運行しており、エアポートシャトルとやんばるグルっと観光無料シャトルバスの利用により、那覇空港から北部地域の観光施設への公共交通でのアクセス手段を提供している。

6）沖縄県の補助事業

①．沖縄県の交通事業者運転手確保等に関する支援

新型コロナウイルス感染症の長期化及び原油価格・物価高騰等の影響を強く受けた交通事業者に対し、運行継続を支援するため、沖縄県では「沖縄県交通事業者安全・安心確保支援事業」として、令和４年度に事業を継続していた乗合バス・タクシー事業者に対し、補助金の支給を行った。また、令和５年度も新型コロナウイルス感染症の影響に伴う離職等で人材の確保が厳しい状況を踏まえ、交通事業者の人材確保の取組の支援として、「交通事業者運転手等確保支援事業補助金」の交付を行っている。

②．沖縄観光の二次交通の利用促進に関する支援

沖縄県では、令和４年度に、新型コロナウイルス感染症の影響により、受け入れ能力が低下した観光二次交通の拡充及び観光客等県外からの渡航者の受け入れ態勢の構築に向けて、「のりとくチケットキャンペーン事業」＊[9]を行った。これは、交通企画乗車券等を割引して販売する事業に要する経費を補助するもので、本来の販売価格の 30%以内で補助金が交付された。

また、令和５年度には、観光の交通手段としてレンタカーが主流となっているものの、国際線の復便や車の免許を持たない観光客の観光二次交通を確保するため、繁忙期（令和５年７月 15 日～令和５年 10 月 31 日）において、市町村、旅行事業者、交通事業者等が行う観光二次交通の確保に要する経費に対し、観光二次交通利用促進事業として補助金の交付を行っている。

＊９：観光客を対象として、バスやモノレール、ハイヤー、レンタサイクルの利用が最大 30%引きでお得に利用できるキャンペーンで、路線バス周遊パスやＭａａＳの電子チケット等、事業者から申請のあった 13 種類のチケットが販売された。

7）MaaSの取組

①．沖縄県内のMaaSの取組

沖縄本島において、現在も運用されている沖縄スマートシフトプロジェクトや沖縄ＭａａＳと、令和４年度経済産業省「地域新ＭａａＳ創出推進事業」において採択された恩納村、北谷町の取組について、利用状況等を調査する。また、ＭａａＳと同じように、予約や決済を簡易にする取組の一つとして沖縄路線バス周遊パス（ＯＴＯＰａ）についても併せて調査を行う。

ＭａａＳの利用状況については、公表情報では把握できなかったため、令和 4 年度経済産業省「地域新創出推進事業」の結果についてのみ整理する。

表　沖縄県内におけるMaaSの取組

プロジェクト	実施主体
沖縄スマートシフトプロジェクト	第一交通産業株式会社等
沖縄ＭａａＳプロジェクト	ＴＩＳ株式会社、沖縄都市モノレール株式会社等
恩納村プロジェクト ※令和４年度「地域新ＭａａＳ創出推進事業」	株式会社ＯＴＳサービス経営研究所等
北谷観光ＭａａＳプロジェクト ※令和４年度「地域新ＭａａＳ創出推進事業」	ユーデック株式会社等

A. 沖縄スマートシフトプロジェクト

第一交通産業株式会社、沖縄トヨタグループ、損害保険ジャパン株式会社等によるＭａａＳアプリ　my route を用いたプロジェクトが展開されている。取組内容としては以下を実施している。

＜主な取組内容＞

- 交通サービスの提供における非接触化と即時化（バス１日券のデジタルチケット化を含む）
- 泊ふ頭（那覇市）－渡久地港（本部町）間の船舶利用におけるインセンティブの提供及び二次交通との連携
- タクシー配車アプリとの連携やサービスの事前予約など、ワンアプリで完結する簡易で便利な手続手段の提供
- カーシェアの新規設置と二次交通の拡充
- 利用促進や移動分散を目的とした地域事業者や観光協会と連携した情報発信

B. 沖縄MaaSプロジェクト

沖縄ＭａａＳは沖縄県内の沖縄都市モノレール・バス・フェリーなどの交通手段や観光施設、商業施設などの様々なチケットをスマホ一つで購入できるサービスである。自家用車への依存や路線バス事業者の採算性等の沖縄県の公共交通に関する課題について、公共交通の利便性向上による改善を目的の一つとした県全域的な事業で、現時点では主に観光型ＭａａＳとして取組が進められている。

＜主な取組内容＞

- 船舶やモノレール、路線バス、シェアサイクルの複合経路検索機能の提供
- モノレールや路線バスのチケットと観光施設のチケットがセットになったデジタル企画乗車券の販売
- 商業施設や複合施設のクーポン配布
- スマートフォンのモバイルバッテリーのレンタルサービス
- 那覇空港から宿泊施設までの手荷物配送サービスの提供等とのリンク連携

C. 恩納村プロジェクト

恩納村において、観光客向けモビリティ×地域の高齢者向けモビリティとして地域巡回バスを運行する実証事業が実施された。観光客のニーズについての検証結果として、首都圏・関西圏のＺ世代の若者の移動手段が、高速バスや地域巡回バスを使うニーズが確認されている。

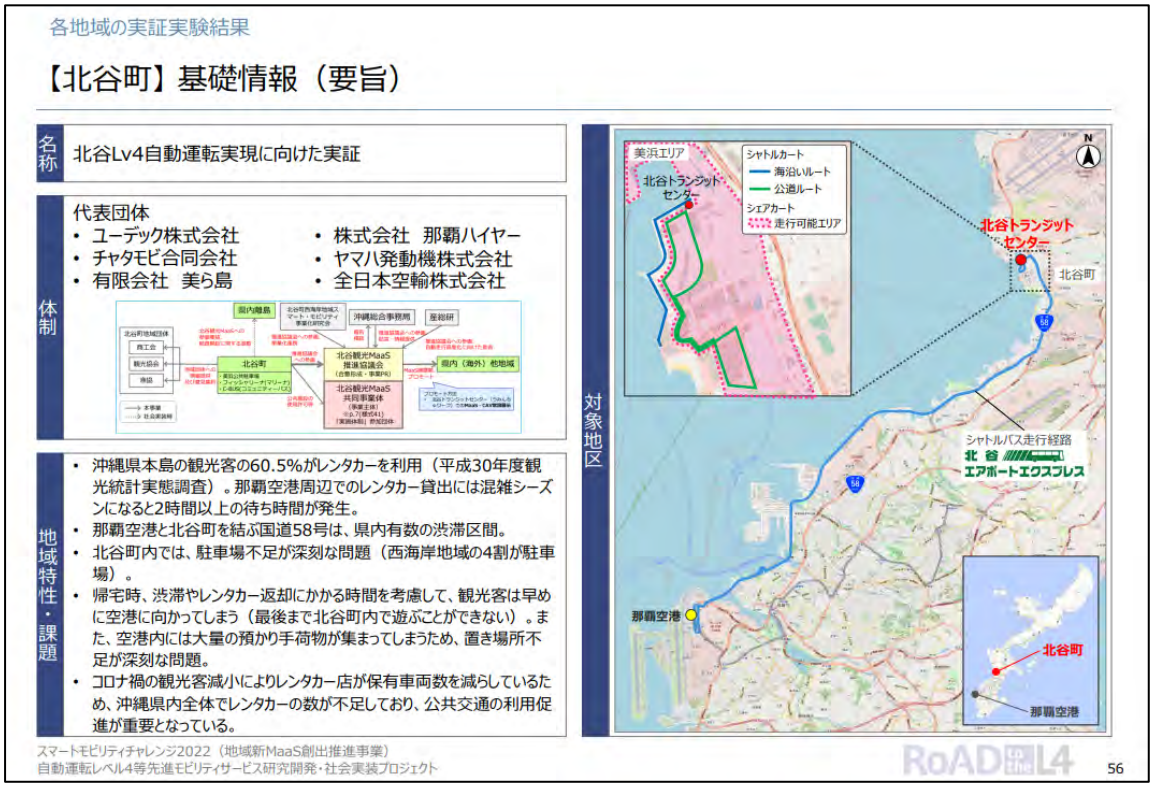
出典：令和４年度スマートモビリティチャレンジ事業
「令和４年度地域新ＭａａＳ創出推進事業・事務局分析　最終報告」（経済産業省、令和５年）

図　恩納村の実証実験の基礎情報と検証結果（要旨）

D. 北谷観光MaaSプロジェクト

北谷観光ＭａａＳプロジェクトは令和４年度以前から展開しており、那覇空港-北谷町間を最短で 45 分で結ぶ直行シャトルバス（北谷エアポートエクスプレス）の運行や、空港と直結

した沖縄観光のハブを北谷町につくる検討等を行っていた。令和４年度の実証では、レベル４の自動運転の社会実装に向けた体制構築や観光客の公共交通利用促進に向けた旅前ＰＲの効果検証等を行っていた。



出典：令和４年度スマートモビリティチャレンジ事業
「令和４年度地域新ＭａａＳ創出推進事業・事務局分析　最終報告」（経済産業省、令和５年）

図　北谷町の実証実験の基礎情報と検証結果（要旨）

②．沖縄県外のMaaSに関する取組

沖縄県以外における、公共交通利用促進に向けたＭａａＳの取組について事例を調査した。

A．Izuko（静岡県伊豆地域）

伊豆半島全域での公共交通を利用した観光周遊の増加を図るため、複数交通機関（鉄道、路線バス、フェリー、オンデマンド交通等）を利用可能なデジタルフリーパスやレンタカー・レンタサイクル等の予約機能、観光施設・飲食店等のデジタルチケットの購入が可能なＭａａＳアプリ「Izuko」を導入した。令和２年 11 月からは Phase3 として、新規利用者を増やすために特に若年層女性グループの宿泊観光創出を主眼においた観光商品・サービス提供を行った。

Phase3 の実施時期は新型コロナの影響もあったため、全体の販売枚数は Phase2 の 71％にとどまったが、年齢性別の利用状況では 20 代男性が 11％→18％、20 代女性が８％→16％と、男女とも若年層における利用割合の増加が見られた。

国土交通省

伊豆における観光型MaaS実証実験（Izuko Phase3）

観光客数の増加を図るため、交通機関や観光施設等をスマートフォンで検索・予約・決済できるサービス「Izuko」を提供することで公共交通の利便性を向上する。更に過去2回の実証実験を踏まえ、新規顧客の誘客を図るため、特に20～30代の女性グループの宿泊観光創出に主眼を置いた観光商品・サービスを提供する。

協議会の構成員	東急(株)、(一社)美しい伊豆創造センター、東日本旅客鉄道(株)、楽天(株)、東日本旅客鉄道(株)横浜支社、東海自動車(株)、伊豆箱根鉄道(株)、伊豆箱根バス(株)、(株)伊豆クルーズ、(一社)ふじさん駿河湾フェリー、静岡鉄道(株)、(一社)伊豆半島創造研究所、静岡県タクシー協会、伊豆急ホールディングス(株)	
地域課題	● 観光地としての若年層の認知の不足等による観光客数の低迷 ● 利用者の減少や運転手の高齢化等による交通事業者の廃業等による公共交通の利便性の低下	
取組の概要	期間	2020年11月16日～2021年3月31日
	エリア	静岡県伊豆半島全域（一部、富士山静岡空港から伊豆半島までのバス、鉄道、フェリーを含む）
	MaaSシステム	MaaS Webサイト「Izuko」を独自に構築
	交通サービス	● 複合経路検索(外部サイトへの遷移)機能の提供 ● オンデマンド交通「くろふね号」の運行、自動運転のオンデマンド交通「いずきゅん号」の実証運行の予約連携 ● オンデマンド交通の配車予約機能の提供 ● 鉄道、路線バス、フェリー、オンデマンド交通等のデジタルフリーパスの販売 ● レンタカー、レンタサイクルの予約(外部サイトへの遷移)機能の提供
	交通以外のサービス	● 観光施設等の位置情報や施設情報を確認できる地図機能の提供 ● 観光商品のデジタルチケットの販売 ● 観光施設、飲食店等のデジタルチケットの販売 ● 交通事業者や飲食店等の新型コロナウイルス対策情報や、観光施設等の混雑情報の配信
検証内容	● シームレスに複数交通手段利用できる交通チケットの周遊促進効果の検証 ● 観光商品の充実による、伊豆への来訪目的創出を通じた誘客効果の検証 ● 「Izuko」のUI改善と機能拡充によるサービス満足度向上効果の検証 ● オンデマンド交通の宿泊施設停車による送迎車両代替効果の検証 ● 交通・観光事業者への利用データ共有による、データ活用機会の向上効果検証	

取組イメージ

MaaSを通じて提供しているサービス

くろふね号・いずきゅん号

Izukoで購入可能な観光商品 例

（観光施設チケット）
（飲食チケット）
（観光体験チケット）

検証結果

● 利用者の44%が「Izuko」により新たな観光地に行けた」と回答。高い周遊効果を確認
● 利用者の11%が「Izuko」がなければ伊豆に来なかった」と回答。首都圏でのプロモーションが十分に実施できなかった中ではあったが、一定の誘客効果を確認
● 利用者の84%が「サービスに満足」と回答。目標の80%を上回り、高い評価を獲得
● 宿泊施設と駅・観光地間の利用はオンデマンド交通利用全体の12%。一定の需要を確認
● 利用データ管理画面の提供および協議会での実例紹介を通じてデータ活用の機会を増やすことにより、効果的なプロモーションと定量的な効果測定に貢献

今後の方向性

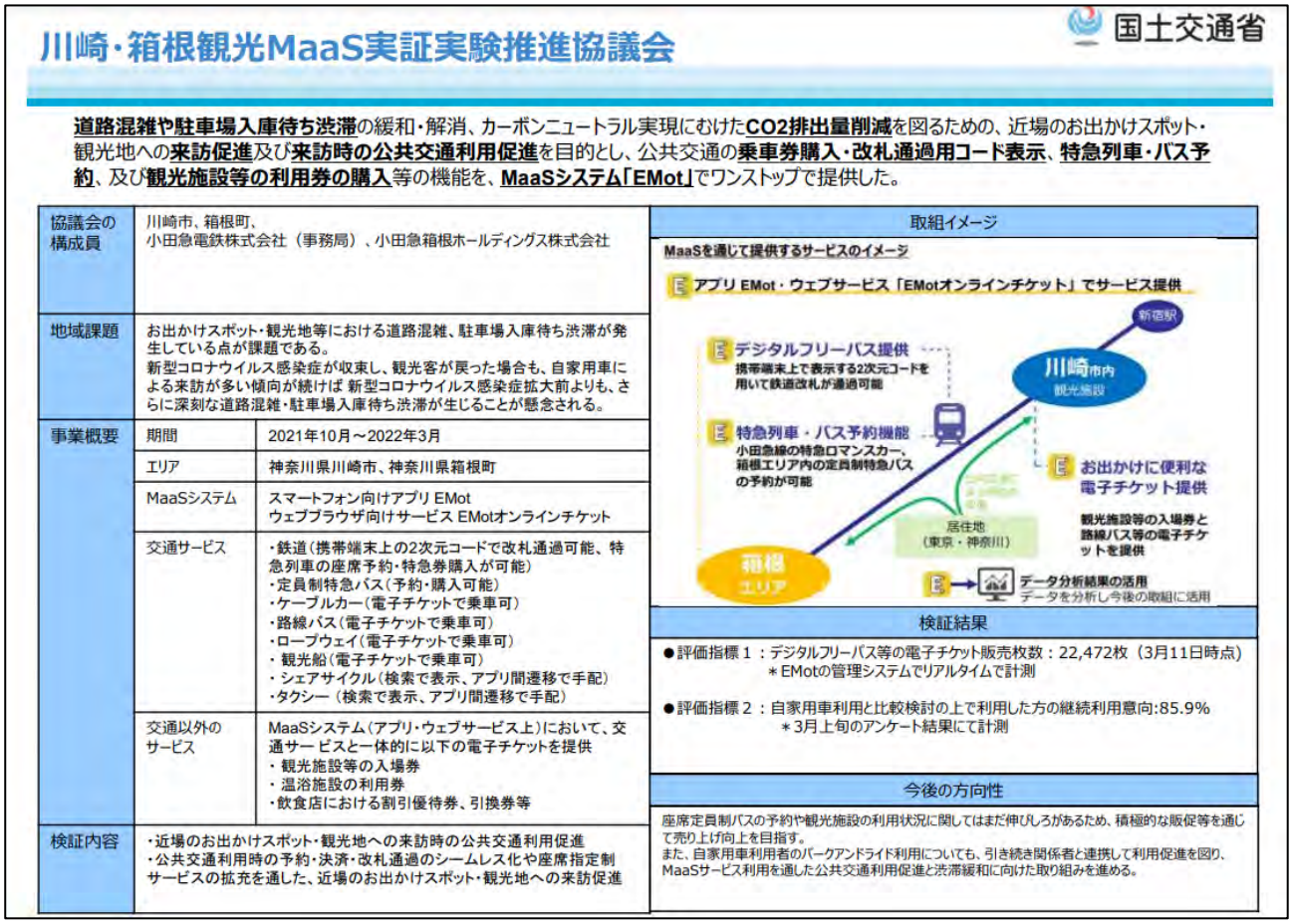
● コロナの影響により公共交通利用者が激減した厳しい期間ではあったものの、3,647枚のチケットを販売し一定の利用を獲得するとともに、サービスへの高い満足度を獲得できた
● 今後も観光魅力の発信や公共交通の利用促進、デジタル活用による省力化を通じた、観光地の魅力と持続性の向上については引き続き取り組んでいきたい
● 社会実装を含め、持続可能な運営体制や収益確保に向けて、本実証実験の結果を踏まえた検討を開始したところ

出典：「伊豆における観光型ＭａａＳ実証実験（Izuko　Phase3）」（国土交通省）

図　伊豆における観光型ＭａａＳ実証実験（Izuko Phase３）

B. MaaSアプリ「EMot」（小田急電鉄沿線他）

小田急電鉄株式会社は、自社の鉄道・バスのみならずオンデマンド交通・タクシー・カーシェア・バイクシェアとの連携や、沿線観光施設の入場券も購入できるＭａａＳアプリ「EMot」の提供を行っている。東京・神奈川や箱根・伊豆といった主に小田急電鉄沿線でのサービスを展開していたが、沿線に限らない多様な地域での展開を図り、浜松や秩父にも展開している。また、沖縄県への展開として、「EMot」のアプリから沖縄ＭａａＳのウェブサイトに遷移可能とする等の取組が実施されていた。



川崎・箱根観光MaaS実証実験推進協議会　国土交通省

道路混雑や駐車場入庫待ち渋滞の緩和・解消、カーボンニュートラル実現にむけた**CO2排出量削減**を図るための、近場のお出かけスポット・観光地への**来訪促進**及び**来訪時の公共交通利用促進**を目的とし、公共交通の**乗車券購入・改札通過用コード表示**、**特急列車・バス予約**、及び**観光施設等の利用券の購入**等の機能を、**MaaSシステム「EMot」**でワンストップで提供した。

協議会の構成員	川崎市、箱根町、 小田急電鉄株式会社（事務局）、小田急箱根ホールディングス株式会社	
地域課題	お出かけスポット・観光地等における道路混雑、駐車場入庫待ち渋滞が発生している点が課題である。 新型コロナウイルス感染症が収束し、観光客が戻った場合も、自家用車による来訪が多い傾向が続けば 新型コロナウイルス感染症拡大前よりも、さらに深刻な道路混雑・駐車場入庫待ち渋滞が生じることが懸念される。	
事業概要	期間	2021年10月～2022年3月
	エリア	神奈川県川崎市、神奈川県箱根町
	MaaSシステム	スマートフォン向けアプリ EMot ウェブブラウザ向けサービス EMotオンラインチケット
	交通サービス	・鉄道（携帯端末上の2次元コードで改札通過可能、特急列車の座席予約・特急券購入が可能） ・定員制特急バス（予約・購入可能） ・ケーブルカー（電子チケットで乗車可） ・路線バス（電子チケットで乗車可） ・ロープウェイ（電子チケットで乗車可） ・ 観光船（電子チケットで乗車可） ・ シェアサイクル（検索で表示、アプリ間遷移で手配） ・タクシー（検索で表示、アプリ間遷移で手配）
	交通以外のサービス	MaaSシステム（アプリ・ウェブサービス上）において、交通サー ビスと一体的に以下の電子チケットを提供 ・ 観光施設等の入場券 ・ 温浴施設の利用券 ・飲食店における割引優待券、引換券等
検証内容	・近場のお出かけスポット・観光地への来訪時の公共交通利用促進 ・公共交通利用時の予約・決済・改札通過のシームレス化や座席指定制サービスの拡充を通した、近場のお出かけスポット・観光地への来訪促進	

取組イメージ

MaaSを通じて提供するサービスのイメージ

検証結果

- 評価指標１：デジタルフリーパス等の電子チケット販売枚数：22,472枚（3月11日時点）
  ＊EMotの管理システムでリアルタイムで計測
- 評価指標２：自家用車利用と比較検討の上で利用した方の継続利用意向:85.9%
  ＊3月上旬のアンケート結果にて計測

今後の方向性

座席定員制バスの予約や観光施設の利用状況に関してはまだ伸びしろがあるため、積極的な販促等を通じて売り上げ向上を目指す。
また、自家用車利用者のパークアンドライド利用についても、引き続き関係者と連携して利用促進を図り、MaaSサービス利用を通した公共交通利用促進と渋滞緩和に向けた取り組みを進める。

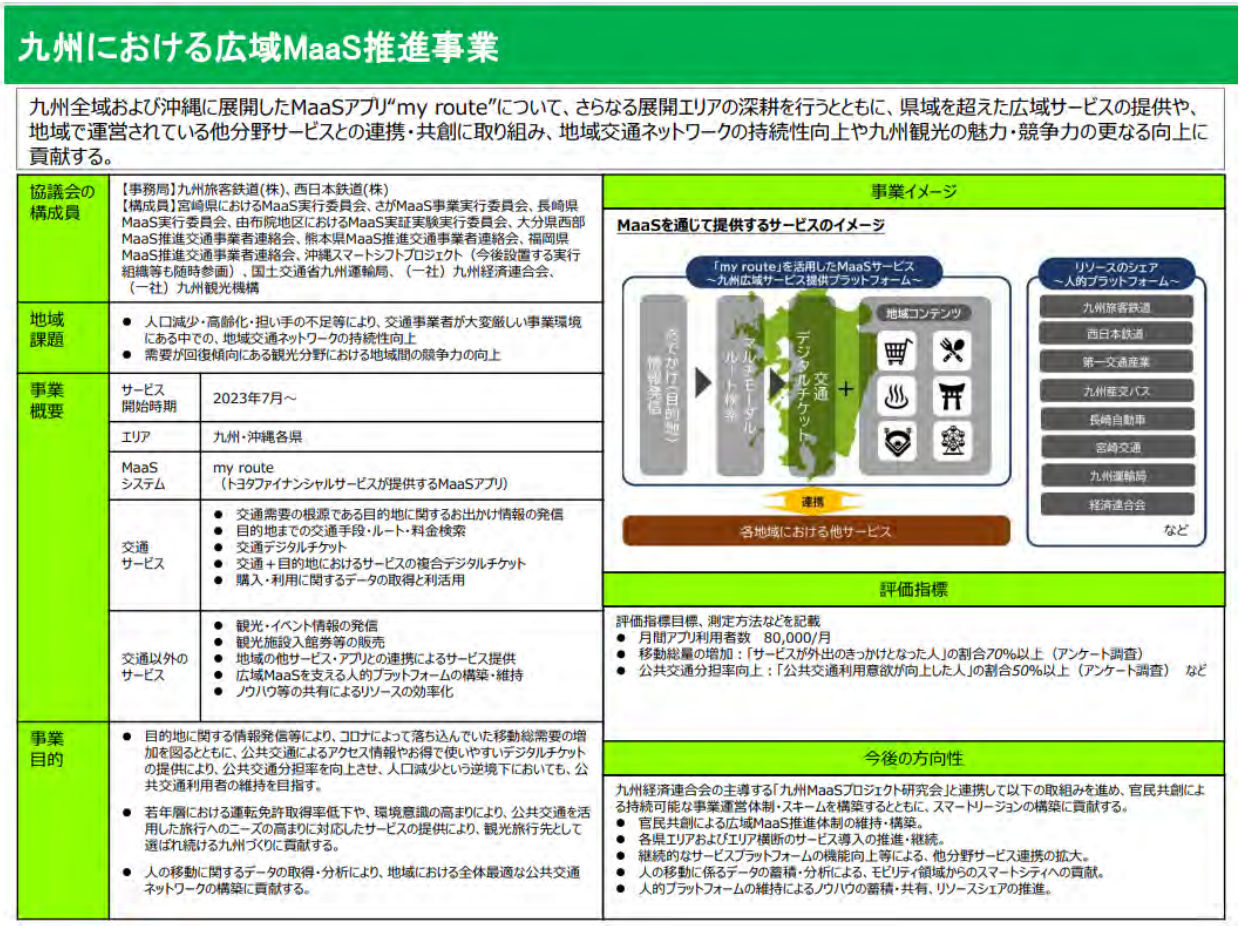
出典：「川崎・箱根観光ＭａａＳ実証実験推進協議会」（国土交通省）

図　ＭａａＳアプリ EMot

C. MaaSアプリ「my route」（大分県由布市等九州、沖縄）

西日本鉄道・ＪＲ九州・第一交通産業はＭａａＳアプリ「my route」を活用し、交通事業者が連携したサービスを九州や沖縄で展開している。

大分県由布市では、官民が一体となった実行委員会を設立し、参画企業負担金と国土交通省・沿線自治体の補助により運営する観光周遊に便利なサービスを開始した。「my route」ではＪＲ九州と地元亀の井バスのフリー区間での乗降が自由にできるフリーきっぷを購入できる。また観光施設や飲食店でフリーきっぷを提示すると、さまざまな特典を受けられるクーポンも含まれている。



出典：「九州における広域ＭａａＳ推進事業」（国土交通省）

図　九州における広域ＭａａＳ

D. Move！かすがい（愛知県春日井市　高蔵寺ニュータウン）

高蔵寺ニュータウンに設置したスマート交通結節点「モビリティポート」と春日井市版ＭａａＳアプリ「CentX/move！かすがい」及びエリア版ＭａａＳアプリ「CentX」を連携させ、高蔵寺ニュータウン内で展開する多様な交通サービス（循環バス、ＡＩオンデマンド交通*[10]、シェアサイクル、自家用有償輸送）を１つのデバイスで利用可能とし、ニュータウン住民や来訪者が「気軽におでかけできるまち」を実現する。

＊10：ＡＩオンデマンド交通：ＡＩ（人工知能）を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステムのことを指す。

MaaSアプリと交通結節点の連携による「気軽におでかけできるまち」の実現

春日井市版MaaSアプリ「CentX/move！かすがい」およびエリア版MaaSアプリ「CentX」と、過年度に高蔵寺ニュータウンで試験的に設置したスマートな交通結節点「モビリティポート」を連携させることにより、高蔵寺ニュータウン内で展開する多様な交通サービスを1つのデバイスで利用可能とし、ニュータウン住民や来訪者が「気軽におでかけできるまち」の実現を目指す。

協議会の構成員	春日井市、名古屋大学、【幹事】一般財団法人計量計画研究所、大日本印刷株式会社、名古屋鉄道株式会社、独立行政法人都市再生機構中部支社、株式会社未来シェア、高蔵寺ニュータウンセンター開発株式会社	
地域課題	● 高齢化に伴い、「移動」に不安を抱える高齢住民が増加 ● 路線バス運行本数やタクシー事業者の減少と移動サービス多様化 ● ニュータウン内の賃貸住宅の空き室増加 ● 「気軽なおでかけ」に対する潜在的なニーズの存在 ● バス事業効率化に伴うバス乗車券販売窓口の縮小	
事業概要	サービス開始時期	2023年12月
	事業エリア	春日井市　高蔵寺ニュータウン内
	MaaSシステム	春日井市版MaaSウェブアプリ「move！かすがい」を改良、「モビリティポート」と連携
	交通サービス	● 高蔵寺ニュータウン内で運行されている「AIオンデマンド乗合サービス」や実証実験期間中に導入するシェアモビリティの予約機能、コミュニティバスの乗車券販売機能、地域内の商業施設等のクーポン発券機能等を備えたMaaSアプリの機能強化 ● 上記アプリ機能をエリア内に設置する「モビリティポート」に実装することで、スマホを使わない人でも気軽にMaaSアプリを使っておでかけできる環境を実現
	交通以外のサービス	● 地域内の商業施設等の情報やクーポンをマップ形式で情報提供し、地域内のおでかけを促進
事業目的	● アプリとモビリティポートの連携等に関する技術的検証 ● アプリとモビリティポートの連携に対する市民の受容性や行動変容効果の検証 ● モビリティポートの設置・運用が賃貸住宅の居住意向や外出頻度の向上等、地域の価値向上に及ぼす影響の把握・検証 ● アプリやモビリティポートの維持・管理コストをまかなうためのスキーム構築	

事業イメージ

高蔵寺ニュータウンでのMaaSアプリと交通結節点「モビリティポート」連携実証実験イメージ

評価指標

- 地域内の公共交通利用者数の変化
- 地域住民の外出頻度の変化
- ニュータウン内の賃貸住宅への継続的な居住意向・転居意向の変化
- MaaSアプリ・モビリティポートの利用回数　等

今後の方向性

- ニュータウン住民や来訪者の移動利便性向上と施設連携でのサステナブルな運用モデル作成
- ニュータウン内地域イベント情報提供でのお出かけ機会創出
- 公共交通利便性向上によるUR賃貸住宅の入居率向上・定住率向上
- バス・モビリティポートでのタッチポイントによる移動データ取得とデータ利活用

出典：「ＭａａＳアプリと交通結節点の連携による「気軽におでかけるまち」の実現」（国土交通省）

図　ＭａａＳアプリ「move！かすがい」活用イメージ

(5) 新たなモビリティの導入状況

1) カーシェア

沖縄県内には、レンタカーだけでなく、トヨタやタイムズ、オリックス、カレコ等のカーシェアが導入されている。

トヨタのカーシェアは、那覇市の他、名護市や豊見城市、宮古島市、石垣市等、県内に広くステーションが点在している。一方、タイムズは那覇市以外にもステーションが設置されてはいるものの、那覇市内に 100 箇所以上のステーションが集中している。カーシェアはレンタカーと料金体系が異なり短時間利用に向いており、那覇市内の移動等での活用が想定される。その他、オリックスは那覇市に複数箇所と石垣市に１か所、カレコは那覇市のみにステーションが設置されている。

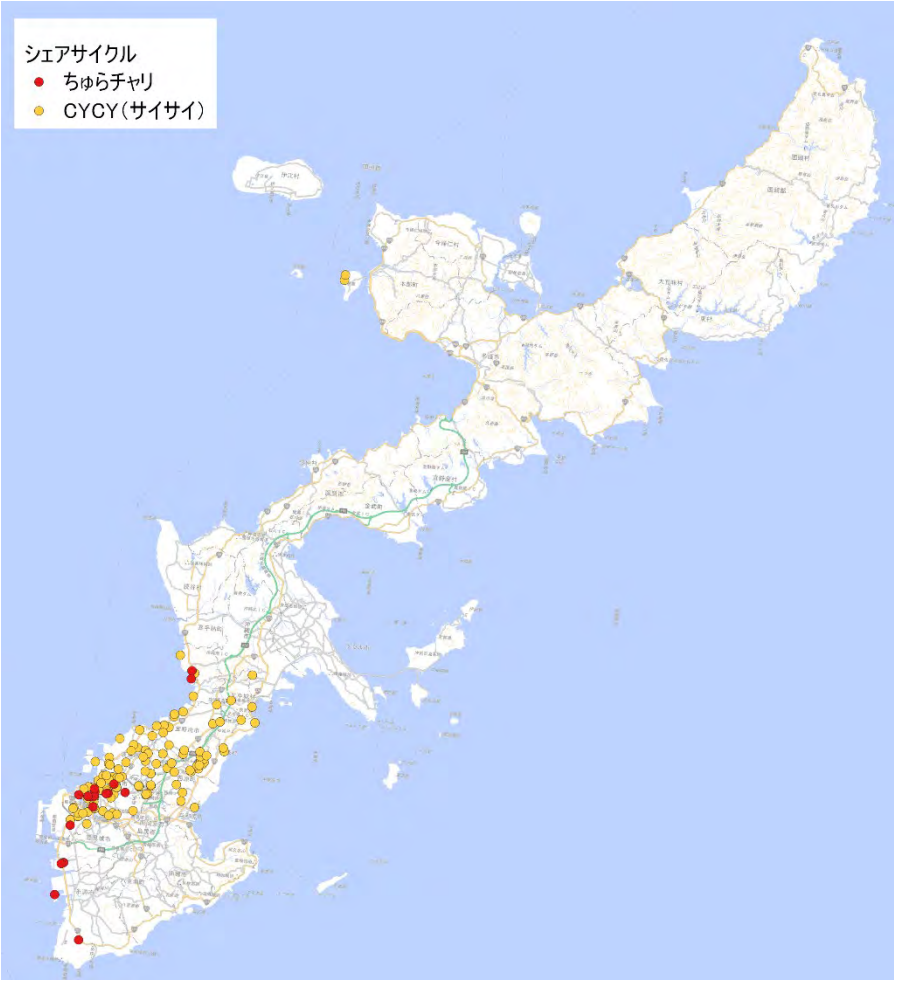
表　各社の全国の会員数と沖縄県内のステーション数

			トヨタ	タイムズ	カレコ	オリックス
全国の会員数（令和5年3月時点）			387,974	2,149,438	410,088	387,974
沖縄県内ステーション数（令和６年3月時点）	北部	名護市	4	2	0	0
		本部町	2	1	0	0
		恩納村	2	1	0	0
	中部	読谷村	0	2	0	0
		沖縄市	0	2	0	0
		北谷町	2	0	0	0
		北中城村	1	0	0	0
		中城村	0	1	0	0
	南部	浦添市	2	2	0	0
		那覇市	7	128	37	15
		豊見城市	9	1	0	0
		糸満市	0	1	0	0
		南城市	1	0	0	0
		南風原町	1	0	0	0
		八重瀬町	1	0	0	0
		与那原町	0	1	0	0
	離島	石垣市	2	2	0	1
		宮古島市	5	5	0	0
	計		39	149	37	16

出典：会員数及びステーション数について以下を基に作成
（会員数）公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団　令和５年３月一斉調査
（ステーション数）各社ＨＰ

2) シェアサイクル

沖縄県は、「沖縄県自転車活用推進計画」（令和３年）において、「県民の自転車の日常利用や観光客の回遊を促すため、利用ニーズの高い公共施設の敷地内や交通結節点（モノレール駅等）、コンビニエンスストア等の商業施設、観光の起点となるホテルや観光施設等の周辺へのサイクルポートの設置について、市町村や民間企業・団体への連携を働きかける」方針を示している。令和６年現在、県内では南部を中心にシェアサイクルポートが設置されている。



出典：　ちゅらチャリ、ＣＹＣＹ（サイサイ）ＨＰの情報を基に作成
下図は国土地理院淡色地図

図　沖縄県のシェアサイクルポートの設置状況（令和６年３月末時点）

このうち、那覇市ではシェアサイクルの利用者数はコロナ禍で増加している。

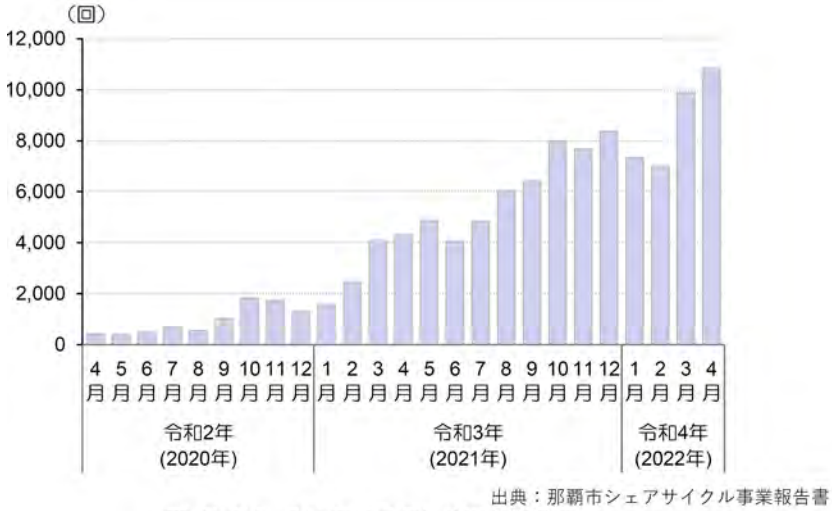


図 2-24　シェアサイクル利用者数推移

出典：「那覇市自転車活用推進計画」（那覇市、令和５年）

図　那覇市シェアサイクル利用者推移

3）電動キックボード

令和５年の道路交通法の改正により、一定の基準を満たす電動キックボードは、「特定小型原動機付自転車」と定義され、16 歳以上であれば運転免許がなくても運転ができるようになった。

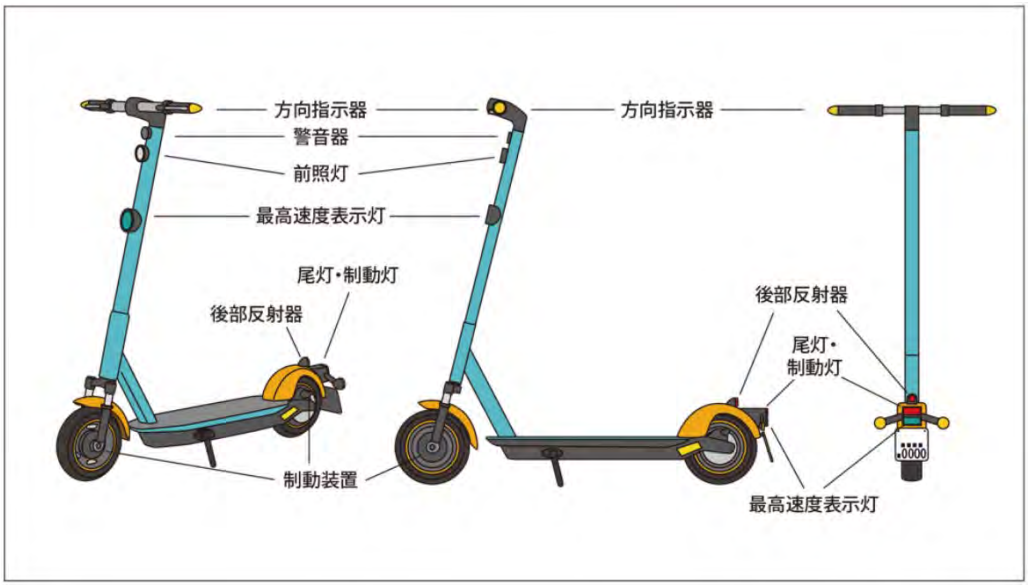


図　電動キックボード

出典：政府広報オンライン（https://www.gov-online.go.jp/useful/article/202306/2.html）

こういった動向がある中、沖縄県内でもキックボードのレンタルサービスの導入が進んでいる。沖縄で運営されているキックボードのレンタルサービスについて以下のとおり整理した。なお、利用実績等について、Rimo 沖縄を運営する株式会社ゴールドストーンブラザーズにヒアリングした結果については後述する。

①．Rimo 沖縄（運営会社：株式会社ゴールドストーンブラザーズ）

恩納村と那覇空港に店舗があり、那覇空港店では日本初となる電動キックボード×手ぶら観光サービスを実施している。沖縄Ｍａａｓと連携し、「沖縄都市モノレール 1 日乗車券」×「電動キックボード 24 時間レンタル」のセット購入等の取組も行っている。

②．BEAM MOBILITY JAPAN 株式会社

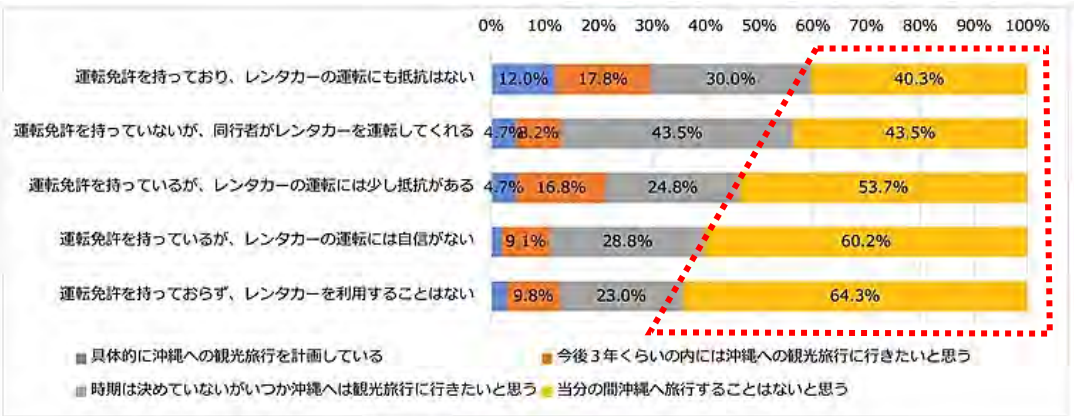
令和４年 12 月から沖縄県那覇市でのサービスを開始している。利用料金・利用場所等はアプリをダウンロードして確認可能である。

③．moa

レンタル電動キックボードのサービスで、恩納村、北谷町、那覇市内、南城市、宮古島市に店舗を持つ。

(6) Z世代の車離れの実態

昨年度の調査結果のとおり、沖縄振興開発金融公庫の「ポストコロナ時代における沖縄観光のあり方に関する調査研究」（令和４年２月）によると、若者の沖縄への観光旅行での車離れが報告されている。



出典：「ポストコロナ時代における沖縄観光のあり方に関する調査研究～これからの“旅行牽引世代”の意向を踏まえた観光（観光地）とは～」（沖縄振興開発金融公庫、令和４年２月 16 日）

図　沖縄への観光旅行での来訪意向（運転免許保有・レンタカー利用に対する意向別）

また、令和５年に同公庫が実施した「ポストコロナ時代における沖縄観光の二次交通に関する調査～レンタカーを利用しない観光客のニーズから考える移動手段～」に関する調査では、車での移動が主となる観光地を旅行先として選ばないとの回答も一定数見られることや、沖縄は車なしでは楽しめないといったイメージが定着していることが確認され、快適な移動を担保するインフラ整備の他、レンタカーを使わない沖縄旅行について情報を発信していく必要性を提言している。

5.3.2　ヒアリング調査の実施

公表資料で確認できていない以下について、ヒアリングを行い、鉄軌道導入時に留意すべき点の把握した。主なヒアリング結果を以下に示す。

表　ヒアリング調査結果の概要（１／２）

分野	ヒアリング先	主なヒアリング結果
観光関連	沖縄振興 開発金融公庫	**■コロナ５類移行以後の観光客の動向や公共交通の利用状況** ● コロナ５類移行以後の公共交通の利用動向等の把握は行っていないが、令和４年度の調査「ポストコロナ時代における沖縄観光の二次交通に関する調査」の結果については令和５年６月にレポートを発行している。 ※公庫レポートでは沖縄観光の二次交通の現状と課題として、以下のとりまとめを行っている。 ● 「沖縄は車なしでは楽しめない」といったイメージが定着し、車を利用しない沖縄旅行の経験の共有（発信）も不足 ● 機動的なラストワンマイル手段の不足により、行きたい場所に行けなかった旅行者も存在
交通 事業者	【公共交通事業者】 合同会社　やんばる急行バス	**■公共交通の利用状況** ● やんばる急行バスの乗降客数はコロナ前を超える水準で推移している。 ● コロナの５類移行による影響は特になく、令和４年秋の全国旅行支援の再開によるインパクトが大きかったように感じる。 **■公共交通の利用促進に向けて必要な事項** ● 沖縄県内の観光客の交通手段がレンタカー中心となっている要因のひとつとして、現行の法律ではレンタカー事業の開業に対するハードルが低い*11 ことがあると考えている。公共交通の維持・利用促進に向けては、公共交通を交通手段として積極的に選択してもらえるような環境整備が必要であると感じる。 ＊11　レンタカー事業を始めるにあたっては管轄の運輸当局への事業許可申請は必須であるが、個人や法人、国籍等の属性を問わず、また、店舗を有していなくても許可の取得が可能なため、事業が開始しやすく、コロナ以降新規参入が活発化している。
	【タクシー】 一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会	**■タクシーの利用状況** ● 令和５年 11 月現在の利用状況について、コロナ前の８割程度まで回復しているが、乗務員不足のため現状ではこれ以上は増加しない見通し。 ● 乗務員は随時募集しているものの、なかなか集まらないのが現状。
新たなモビリティ事業者	【カーシェア】 株式会社トヨタレンタリース沖縄	**■レンタカー・カーシェアの利用状況** ● 沖縄県のレンタカー登録数は令和元年を超え、レンタカー事業への新規参入が活発化しており、その影響もあってレンタカー（有人店舗内での貸出）・カーシェア（店舗外での無人での貸出）ともに売上は減少傾向である。 ● 一方、県内の観光需要（インバウンドを除く）としては、コロナ前の令和元年と同等まで回復しており、レンタカー・カーシェアともに需要が拡大している。 ● 従業員不足は解消されていない。そのため、レンタカーに対し無人での貸出が可能という点でメリットがあるカーシェアのステーション・台数を拡大する予定である。

表　ヒアリング調査結果の概要（２／２）

分野	ヒアリング先	主なヒアリング結果
新たなモビリティ事業者	【シェアサイクル】 株式会社プロトソリューション	■シェアサイクルの利用状況 ● 令和元年に事業開始後、年々事業を拡大している。 ● 各市町村と連携を進め、提携市町村に自転車を購入してもらい台数を拡大している。 ● 地元住民をターゲットとして那覇市を中心にステーション数を拡大してきた。今後、提供エリアの拡大を図る予定である。
	【電動キックボード】 株式会社ゴールドストーンブラザーズ	■電動キックボードの利用状況 ● 令和元年に電動キックボードのレンタル事業を開始し、店舗での貸出の他、ホテル等にも導入している。 ● 免許がなくても使用が可能である。 ● インバウンドの利用が多い印象である。 ● 沖縄ＭａａＳとの事業連携（沖縄都市モノレール１日乗車券とキックボードのレンタル券のセット販売）も行っているが、現状は利用が少ない。今後、沖縄都市モノレールの駅付近にも導入を進めていきたい。

5.3.3　新型コロナウイルス感染症の5類移行以後の需要への影響に関するまとめ

沖縄県の入域観光客数について、全国旅行支援等の影響もあり国内の観光客は令和４年秋頃にはコロナ前と同程度まで回復し、令和５年度はコロナ前と同程度の水準で推移している。インバウンドは中国の航空路線の回復の遅れ等もあり、コロナ前の水準には回復していないものの、徐々に増加してきている状況である。

コロナ禍において課題となっていたレンタカー不足については、需要の回復を受け、新規事業者の参入が活性化したこと等により車両台数は大きく増加しコロナ前を上回るほどとなっている。また、全国旅行支援や県の補助事業の効果、Ｚ世代の車離れ等の影響から、公共交通の利用者数も回復してきているが、担い手不足が顕在化してきており、今後公共交通利用者数の変化や利用促進に向けた取組については引き続き注視が必要である。

また、近年、沖縄県内ではシェアサイクルや電動キックボードといった端末交通の導入が進んでおり、利用者数もアフターコロナにおいて増加傾向である。シェアサイクルは那覇市等本島南部を中心に台数が増加しており、ポート増加による利便性の高さから住民の利用が想定される他、他市町村への拡大が期待される。電動キックボードは、那覇市の他、恩納村や北谷町、離島等での導入が進んでおり、観光において短距離の移動手段としての活用が期待される。これらの端末交通とバス等の既存の公共交通の検索や予約、決済を連携するＭａａＳの事業について、沖縄県内外で取組が行われている。認知度とともに利用者数も増加してきており、基幹の公共交通と端末交通をシームレスに接続し利便性を高めることで、公共交通を利用した観光を促進していく動き等が見受けられる。

鉄軌道の需要喚起に当たっては、現状那覇市を中心に展開されているシェアサイクル等の端末交通について、鉄軌道の駅と結節させることやＭａａＳ等により端末交通とシームレスに接続することにより、公共交通での観光を促進していくことが重要である。

5.4　フィーダー交通も含めた公共交通体系の事例調査及びネットワークのあり方の検討

鉄軌道の需要喚起に資するフィーダー交通等を組み合わせた公共交通ネットワークのあり方を検討するため、全国におけるフィーダー交通整備の先進事例調査を行う。

事例調査結果を参考に沖縄本島の鉄軌道とフィーダー交通のモデルケースを設定し、需要予測等による効果・影響検討を行い、ネットワークのあり方について検討する。

全国の鉄軌道とフィーダーの先進事例調査
（インターネット調査を基本）

・フィーダーバス、パーク&ライド、カーシェア（観光）等の事例を整理

【事例調査地域（案）】

交通手段	事例調査都市
フィーダーバス	糸島市
ＬＲＴ	富山市、宇都宮市
パーク&ライド	福岡県、那覇市
カーシェア等	ＪＲ西日本、東武鉄道等

↓

事例等を踏まえた鉄軌道のモデルケースの設定
（北部・中南部それぞれで設定）

【想定するフィーダー交通（案）】

・名護：　本部半島周遊バス、パーク&ライド、カーシェア
・豊見城市：　モノレール・ＢＲＴ等の延伸
・沖縄市：　フィーダーバスの充実、パーク&ライド　等

↓

需要予測等による効果試算

・上記フィーダー交通整備時の需要予測実施

↓

ネットワークのあり方検討

・北部、中部、南部でのフィーダー交通のあり方を検討

図　検討の流れ

5.4.1　全国の鉄軌道とフィーダーの先進事例調査

全国の鉄軌道とフィーダーの先進事例の調査調査においては、沖縄鉄軌道沿線地域の課題への対応に資する事例を収集する。

沖縄本島における公共交通の課題について、令和４年に策定された「沖縄県総合交通体系基本計画」では下記の様な課題が挙げられている。

- バス
  - 運転手不足も言われる中、駅を中心としたバスサービスの利便性向上策を中心に事例を収集
- ＬＲＴ
  - 鉄道からの乗り換えを想定した利便性向上策を中心に収集
- パーク&ライド
  - 鉄道と連携した料金施策等の事例収集
- カーシェア
  - 鉄道と連携した料金施策等の事例収集

表　収集事例

種類	事例の特徴	地域等
バス	駅と生活拠点・観光拠点を結ぶフィーダー軸の構築	福岡県糸島市
	コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスを路線バスに統合	常陸太田市
	交通事業者間連携（共同経営）による等間隔運行の実施	群馬県前橋市
	バス路線再編による運行体系・運賃体系の簡素化	岐阜県飛騨市
	幹線と支線への分割	福井県福井市
ＬＲＴ	徹底した利便性向上による利用者増加	富山県富山市
	新規のＬＲＴ整備	栃木県宇都宮市
パーク&ライド	鉄道会社・商業施設提携によるパーク&ライド	福岡県
	モノレール終着駅でのパーク&ライド	沖縄県
カーシェア	カーシェア事業者と鉄道会社の連携	タイムズカー、各鉄道会社
	カーシェア事業者と鉄道会社の連携	オリックス、トヨタシェア

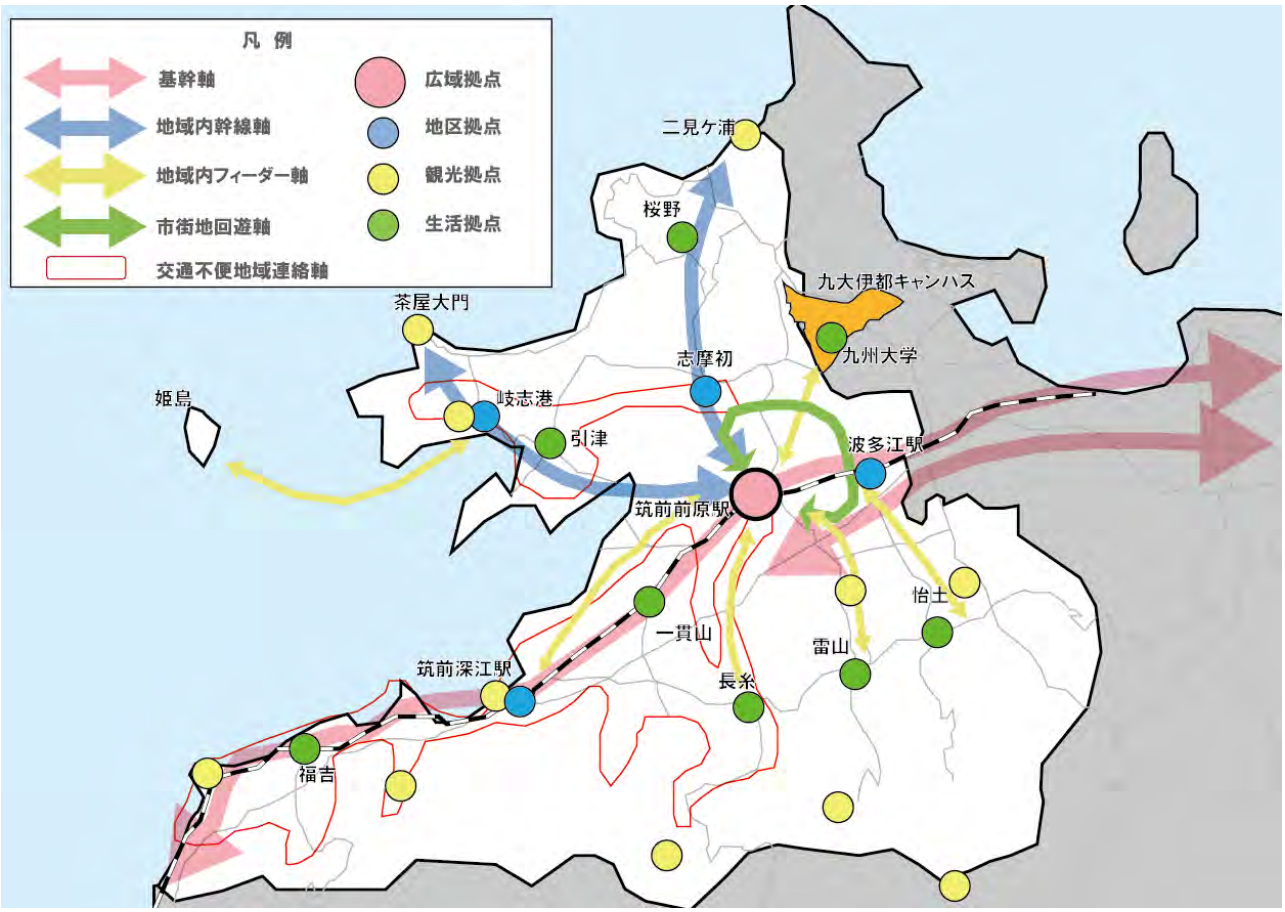
（1）フィーダーバス

1）駅と生活拠点・観光拠点を結ぶフィーダー軸の構築（福岡県糸島市）

福岡県糸島市は東西方向にＪＲ筑肥線が横断しているが、地域拠点が市内複数個所に点在しており、効率的な公共交通ネットワークが形成されにくい構造となっていた。そこで糸島市では各拠点の移動需要や特性を分析し、拠点とＪＲ駅との間をつなぐ「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を目指すこととした。

一定の需要がある地区拠点には、生活拠点・観光拠点等をつなぐ南北方向の幹線軸として路線バスを維持継続し、それ以外の生活拠点には点在する観光拠点等をつなぐフィーダー軸として、コミュニティバスやオンデマンドバス*12、市営渡船を導入した。また、市街地の公共施設・医療施設・商業施設等を連絡する市街地回遊軸を設定してオンデマンドバスを導入した。残る交通不便地域連絡軸には、公共交通不便地域に対して導入できる「自主運行バス」を導入し、不便地域のカバーに努めることとした。

＊12：糸島市では「チョイソコよかまちみらい号」というオンデマンドバスが運行している。オンデマンドバスは事前予約制となっており、予約に応じて時間、ルートを設定し運行するバスである。効率的かつ面的にエリアをカバーした運行が可能な特徴を活かし、コミュニティバスの運行を補完し、周辺部と広域拠点・地区拠点の連絡、市街地の回遊や、コミュニティバスの運行が困難な地域の運行を担う。



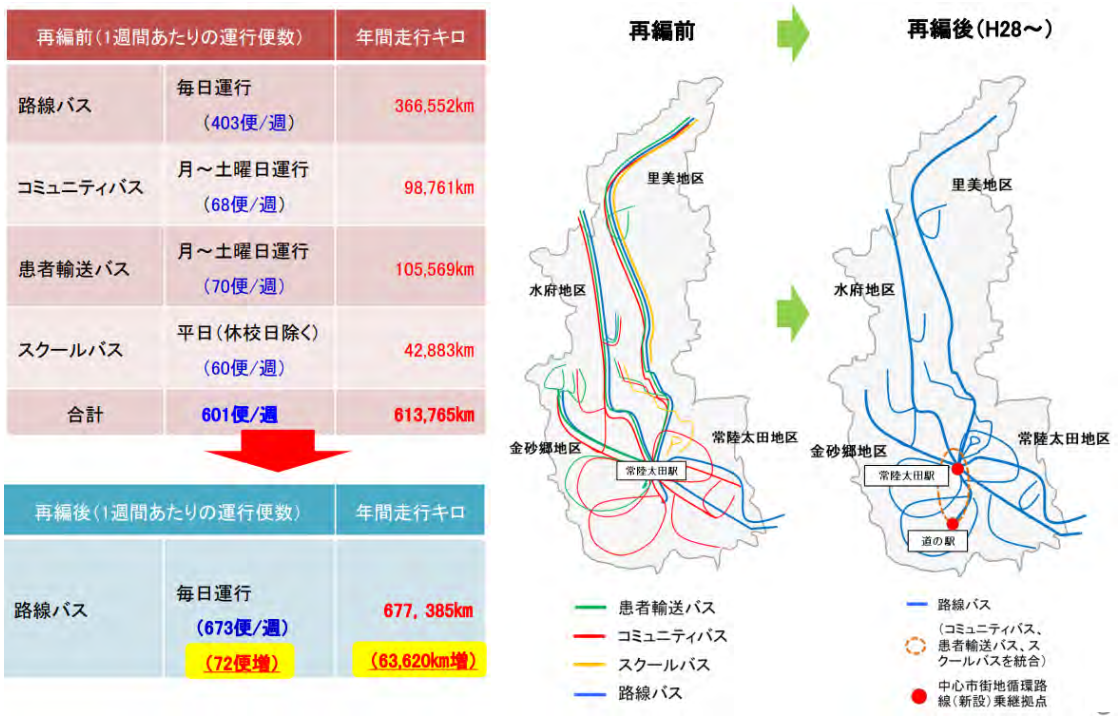
出典：「糸島市地域公共交通計画」（糸島市、令和４年）を基に作成

図　糸島市における公共交通ネットワークのイメージ

2）コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスを路線バスに統合（茨城県常陸太田市）

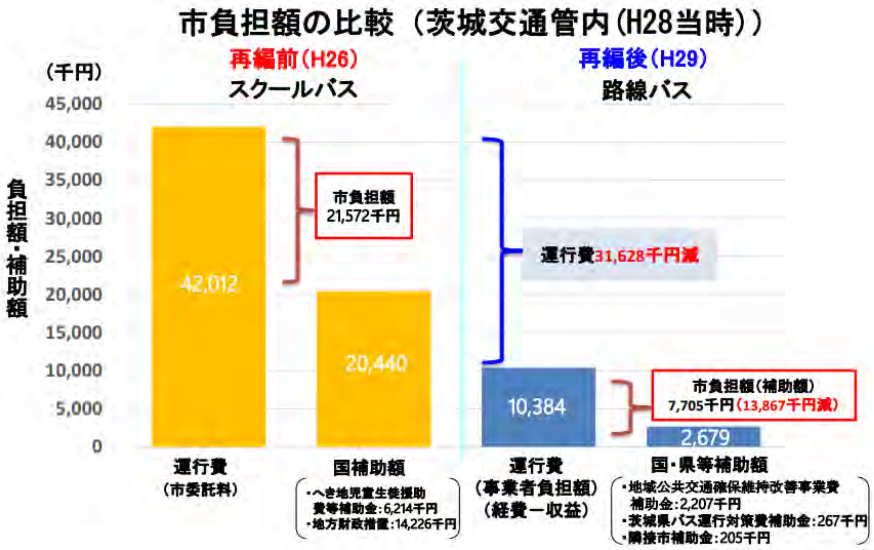
茨城県常陸太田市では常陸太田駅を中心に走るネットワークが形成されている路線バス、コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスを、平成 28 年に路線バスに統合し、市負担額の軽減を実現した。また、路線バスへの統合に合わせて以下のような見直しを実施している。

・「同一サービス・同一運賃」・「受益者負担」を原則とした分かりやすい運賃体系に見直し
・距離によって加算される３価格帯（200 円・300 円・500 円）に統一
・スクールバスを利用していた児童・生徒は無料（教育委員会が定期券の購入費を補助）
・７５歳以上の利用者を対象に、バス運賃の半額助成を開始



出典：「第３回　地域の公共交通リ・デザイン実現会議　常陸太田市発表資料」（国土交通省、令和５年）

図　路線バス、コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスの路線バスへの統合

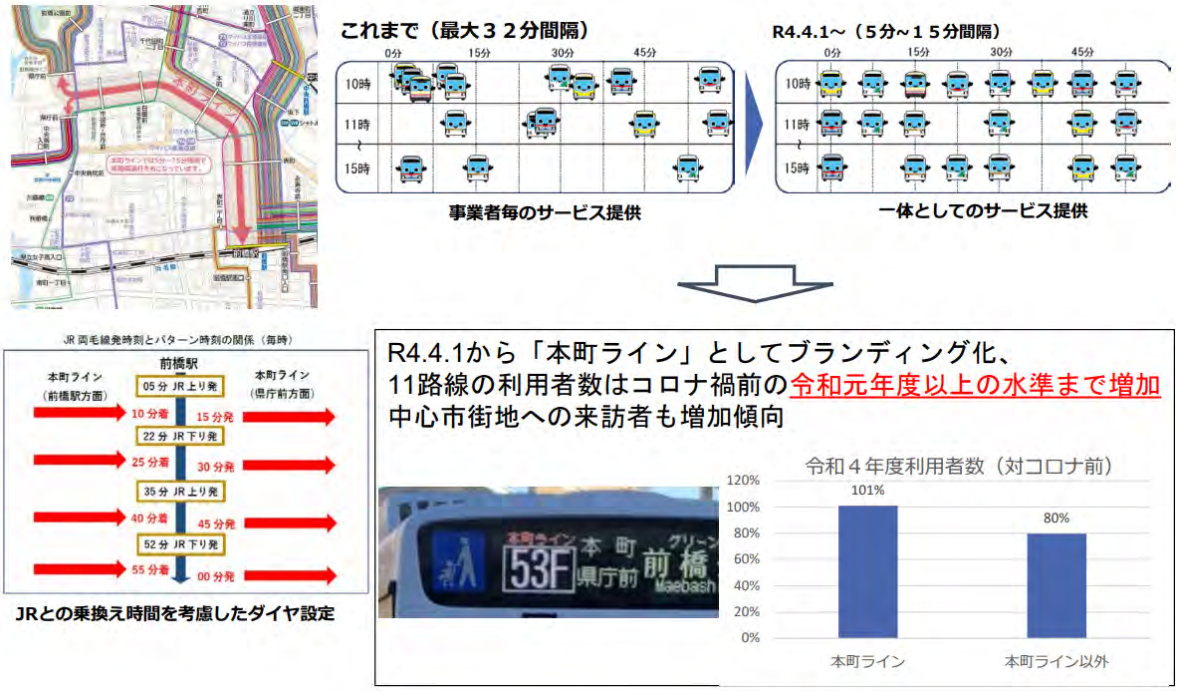


出典：「第３回　地域の公共交通リ・デザイン実現会議　常陸太田市発表資料」（国土交通省、令和５年）

図　市負担額の比較（茨城交通管内（H28 当時））

3）交通事業者間連携（共同経営）による等間隔運行の実施（群馬県前橋市）

市内運行６社の 11 路線が重複して運行する前橋駅～県庁前区間について、11 路線のダイヤを調整し、ＪＲ両毛線のダイヤにあわせた５分～15 分間隔の等間隔運行を実施した。これは、独占禁止法適用除外による共同経営により実現しており、全国３例目の共同経営認可となっている。



出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き　第４版」（国土交通省、令和５年）

図　前橋駅～県庁前区間の交通事業者関連系の概要

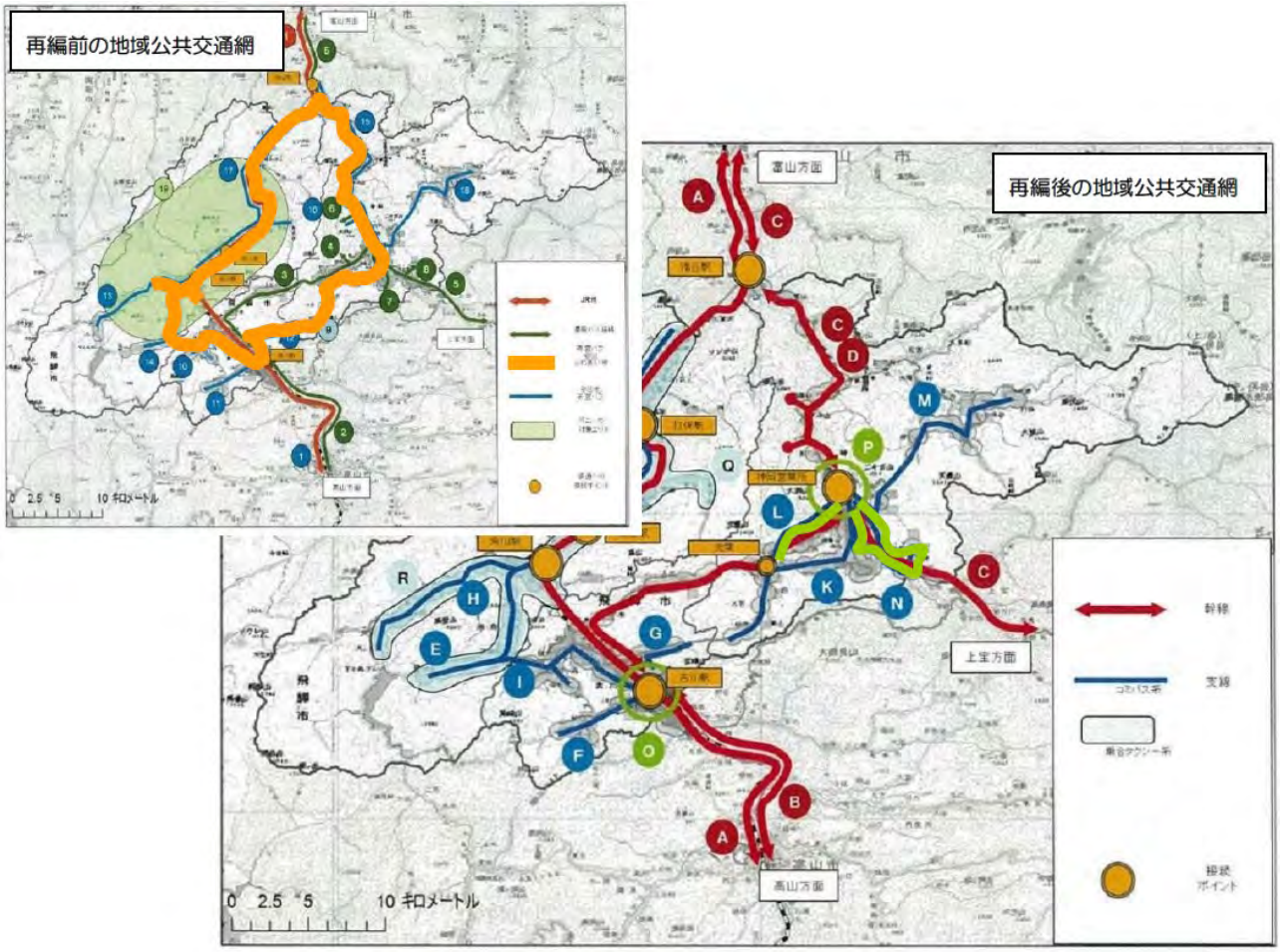
4）バス路線再編による運行体系・運賃体系の簡素化（岐阜県飛騨市）

岐阜県飛騨市の公共交通は、鉄道（高山本線）、民間事業者が運行するバス路線と、合併前の各地域をつなぐための市営の巡回バス「ふれあい号」等によって構成されていた。これらには、住民ニーズに合っていない、様々な運行体系・運賃体系が併存しているなどの課題が生じていた。

平成 27 年３月に「地域公共交通再編事業に関する事項」を定めた飛騨市地域公共交通網形成計画を作成した後、平成 28 年８月に飛騨市地域公共交通再編実施計画を作成し、国の認定を受け、地域公共交通再編事業を実施している。当該事業においては、

- １周４時間以上で、住民のニーズに合っていない巡回バスに代えて、既存・新設のバス路線によりサービス提供
- ニーズに合わせた路線の経路変更・新設・廃止
- 無償、100 円均一、対距離制が併存した運賃体系を 200 円に統一するなど、バラバラなサービス内容の見直し

などを内容とする地域公共交通網の抜本的な見直しが実施されている。



▲飛騨市における再編の概要

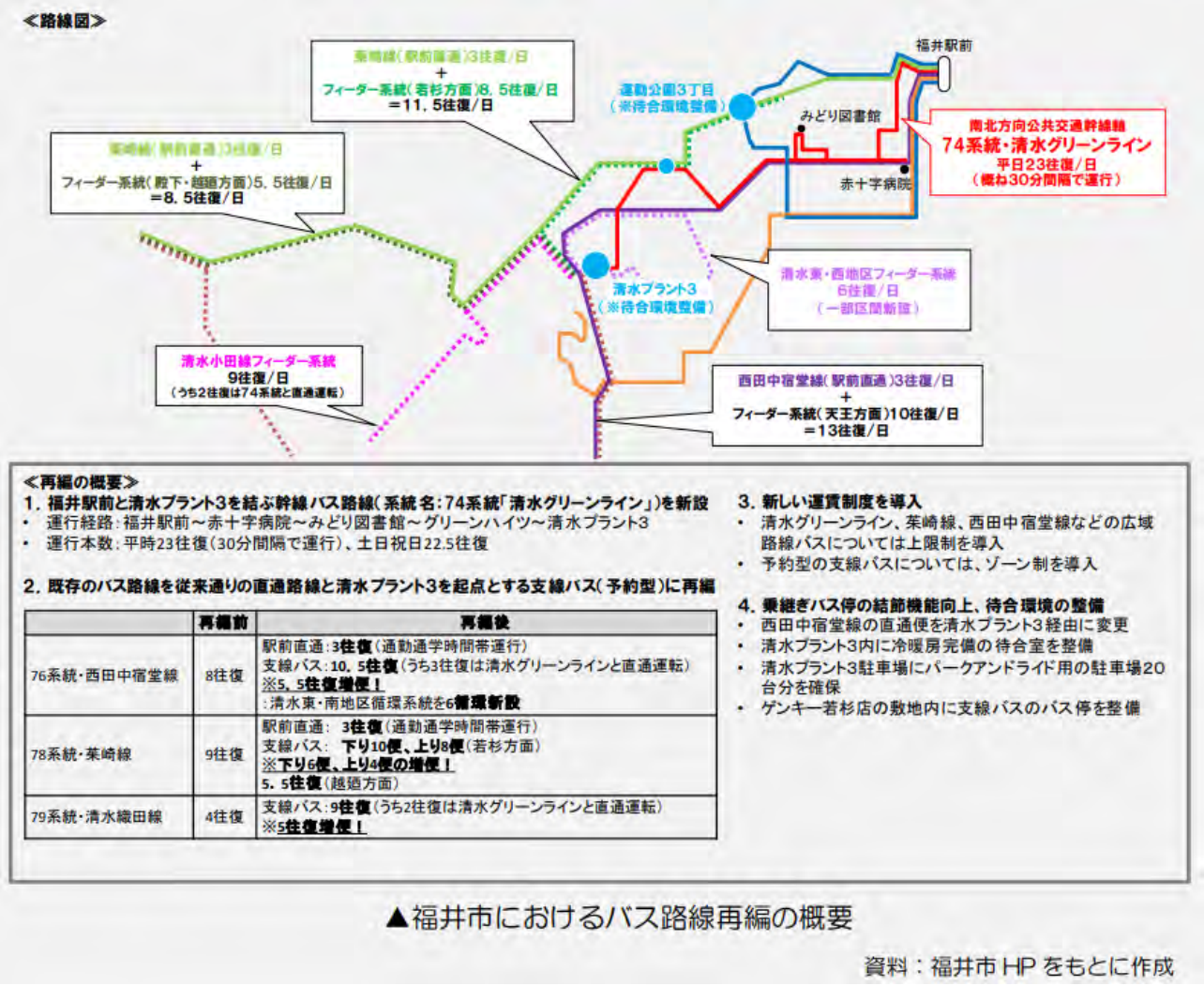
資料：飛騨市地域公共交通網形成計画
出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き　詳 細 編　第３版」（国土交通省、令和４年）

図　飛騨市における再編の概要

5）幹線と支線への分割（福井県福井市）

福井県福井市では、福井駅前と生活拠点の大型スーパー（清水プラント３）を結ぶ幹線バス路線（清水グリーンライン）を新たに設け、概ね 30 分間隔の高頻度運行を実施した。

幹線バスの新設と合わせて既存のバス路線を整理し、福井駅前までの直通路線と清水プラント３を起点とする予約型の支線バスに再編するとともに、運賃体系も幹線については運賃の上限額も設け、支線についてはゾーン運賃制に改正した。



▲福井市におけるバス路線再編の概要

資料：福井市 HP をもとに作成

出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き　第４版」（国土交通省、令和５年）

図　福井市におけるバス路線再編の概要

(2) LRT

1) 徹底した利便性向上による利用者増加（富山県富山市）

平成 13 年に北陸新幹線長野～富山間が事業認可されたことで沿線赤字路線の見直しを図ったＪＲ西日本は、富山市に富山港線（富山～岩瀬浜）廃止の意向と他モードへの転換を提案し、富山市は最終的に社会的便益が大きいＬＲＴ化を選択した。

開業当初目標は富山港線時代の 3,400 人/日（平成 14 年実績）を目標としたため、ＬＲＴ化に当たっては「施設整備はすべて国・県・市の公的資金で実施」「転換前よりも運行サービスを向上させる」「並行バス路線を再編してフィーダー化」「車両・停留所を含めたトータルデザインの導入」といったコンセプトで実施され、徹底した利便性向上により利用者増加を目指した。平成 17 年（廃止直前）の実態調査では 2,226 人/日だったが、初年度は 6,073 人/日と目標の２倍近くに達した。

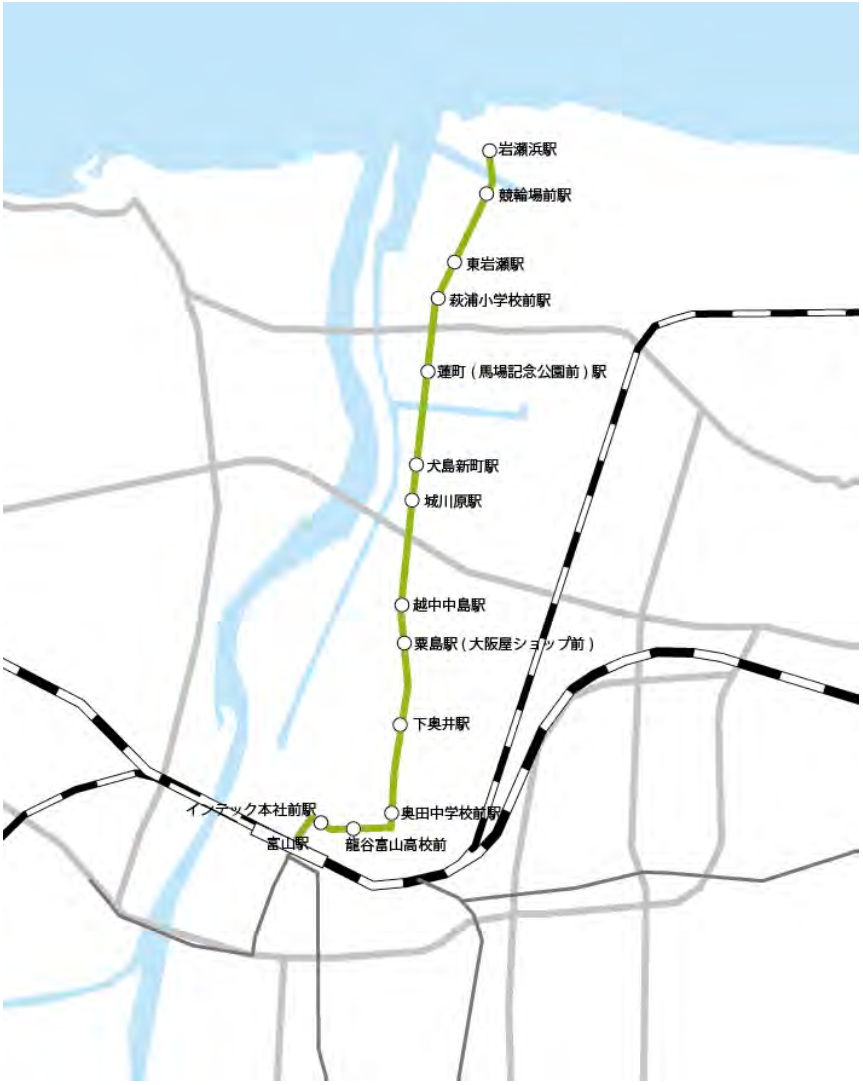


図　富山港線路面電車化路線

2）栃木県宇都宮市

ＪＲ・東武駅が立地する宇都宮中心部と、市東部に位置する工業団地群を接続し、市中心部の渋滞を緩和することを目的として、令和５年８月に開業した。全線新設ＬＲＴとしては全国初の事例となる。

開業前の需要予測では開業年次（令和５年８月～翌３月末）で 16,318 人/日と算出しており、収入 7,216 万円・支出 7,023 万円と単年度黒字が見込まれる。開業前経費により生じた累積損失の解消は、開業８年目（令和９年度）を見込んでいる。

図　宇都宮ライトライン路線図

図　ライトライン車両

(3) パーク&ライド

1) 県・鉄道会社・商業施設提携によるパーク&ライド（福岡県）

福岡県は環境負荷軽減や都心部の渋滞解消を目的として、県内鉄道駅でのパーク&ライドを推進している。県ホームページではＪＲ九州やその他鉄道線駅で利用可能な公共駐車場や鉄道利用・定期所有等の条件によって割引を受けられるパーク&ライド駐車場を公表している。

これらの駐車場では定期券利用者の月極料金の割引、特急券利用者の時間料金の割引等が行われている。

またＪＲ九州ではイオンモールと提携し、イオン駐車場＋鉄道利用によるパーク&ライドを実施している。イオンモール筑紫野はＪＲ天拝山駅（徒歩５分）、西鉄朝倉街道駅（徒歩 10 分）の利用者に対して、

①イオン商品券 5,000 円分/月の購入

②交通ＩＣカード又は定期券・回数券の提示

③申込書の提出

を行うことで、イオンモール平面駐車場を利用したパーク&ライドを実施している。この取組は駐車料金ではなく商業施設の商品券購入としたことで、利用者には実質無料で利用可能としている。

表　パーク&ライド駐車場と割引料金の例

最寄駅	駐車場名	所在地	収容台数	時間料金	月極料金
久留米	久留米駅 立体駐車場	久留米市城南町2-20	317 台	60 分 100 円/24 時間毎 最大 500 円 （72 時間まで）	一般：10,400 円 JR 定期利用者：9,500 円 ｴｸｾﾙﾊﾟｽ利用者：8,500 円 ※税抜価格
千早	千早駅 地下駐車場	福岡市東区千早4-93-1	176 台	60 分 200 円/8 時間毎最大 600 円（72 時間まで） JR 九州特急・九州新幹線利用者：24 時間毎最大 500 円（72 時間まで）	なし
八幡	八幡駅 立体駐車場	北九州市八幡東区西本町 3-6-1	330 台	一般：60 分 100 円 24 時間毎最大 500 円 JR 九州特急利用者：24 時間毎最大 400 円（72 時間まで）	一般：11,400 円 JR 定期利用者：10,400 円 ※税抜価格
大牟田	大牟田駅 北駐車場	大牟田市不知火町1-24	35 台	なし	一般：8,100 円 JR 定期利用者：7,100 円 ｴｸｾﾙﾊﾟｽ利用者：6,200 円 ※税抜価格

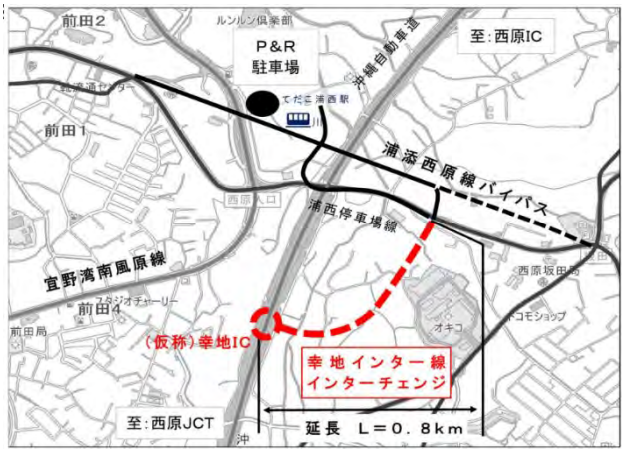
出典：福岡県公表データを基に作成

2）モノレール終着駅でのパーク&ライド（沖縄県）

沖縄県では自動車から公共交通機関への転換促進、交通混雑の緩和及び環境への負荷低減を図るため、沖縄都市モノレール駅でのパーク&ライド事業を推進している。特に北東端のてだこ浦西駅は沖縄自動車道と隣接しており、令和６年度供用開始予定の幸地ＩＣが開業すれば、沖縄本島中部・北部方面からの更なる利用が見込まれる（現在は北に１km 離れた西原ＩＣを利用）。

モノレールと自動車のスムーズな乗継を可能とする等結節機能を充実させるため、てだこ浦西駅隣接の立体駐車場（992 台収容）を建設した。本駐車場は１時間 100 円の一般利用のほか、月額 5,000 円だけでなく利用曜日限定料金（月～金 3,500 円、月～土 4,200 円）も設定し、より利用しやすい料金体系としている。

また沖縄都市モノレールでは駅周辺のスペースや既存施設を活用したパーク&ライド事業を行っており、赤嶺駅では駅前交通広場に設置した駐車場（二輪のみ）、小禄駅では駅前のイオン那覇店の駐車場、安里駅では高架下を活用したパーク&ライド事業を実施している。



出典：再評価結果（令和５年度事業継続箇所）
（国土交通省）

図　てだこ浦西駅と（仮称）幸地ＩＣ

表　沖縄都市モノレールのパーク＆ライド

駅	利用施設	月額料金
赤嶺	駅前交通広場	無料（二輪）
小禄	イオン那覇店	3,050 円（四輪）
安里	高架下	3,050 円（四輪） 1,020 円（二輪）

出典：沖縄都市モノレール　ＨＰ

(4) カーシェア

1) カーシェア事業者と鉄道会社の連携(タイムズカー×各鉄道会社)

タイムズカー（旧タイムズカーシェア）は鉄道会社と連携し、平成 25 年４月から「レール&カーシェア」サービスを開始した。カーシェアは長時間利用だと通常のレンタカーよりも割高だが、数時間程度の利用だと安価に利用できる。この点をプッシュし、鉄道移動＋短距離カーシェアという移動を組み合わせたのが、「レール&カーシェア」サービスである。鉄道の利用履歴がある交通系ＩＣカードをカーシェア車内のカーナビに読み込ませることで、利用料金が 220 円割引となる。

表　タイムズカーと鉄道会社のレール＆カーシェアのサービス内容

1	icsca レール&カーシェア	「icsca」で仙台市内の地下鉄を利用するとカーシェアの料金優待(割引 220 円)が受けられる。
2	Suica レール&カーシェア	登録した「Suica」をタイムズカー会員カードとしてご利用可能。さらに「Suica」でＪＲ線を利用した方はカーシェアの料金優待(割引 220 円)が受けられる。
3	東武レール&カーシェア	「PASMO」で東武線を利用するとカーシェアの料金優待(割引 220 円)が受けられる。
4	京急レール&カーシェア	「PASMO」で京急線を利用するとカーシェアの料金優待(割引 220 円)が受けられる。
5	小田急レール&カーシェア	「PASMO」で小田急線を利用するとカーシェアの料金優待が(割引 220 円)受けられる。
6	タイムズカー×ＪＲ西日本グループ レール&カーシェア	登録した「ICOCA」をタイムズカー会員カードとしてご利用可能。さらに「ICOCA」でＪＲ線を利用した方はカーシェアの料金優待(割引 220 円)が受けられる。
7	南海レール&カーシェア	「PiTaPa」又は「ICOCA」で南海電車を利用するとカーシェアの料金優待(割引 220 円)が受けられる。
8	近鉄レール&カーシェア	「PiTaPa」又は「ICOCA」で近鉄線を利用するとカーシェアの料金優待(割引 220 円)が受けられる。
9	EX-IC レール&カーシェア	登録した EX 予約専用ＩＣカード（EX-IC カード、プラス EX カード）をタイムズカー会員カードとしてご利用可能。
10	はやかけんレール&カーシェア	さらに、東海道・山陽新幹線の利用で、15 分カーシェア e チケット(電子優待券)をプレゼント。
11	nimoca レール&カーシェア	登録した「はやかけん」をタイムズカー会員カードとしてご利用可能。さらに「はやかけん」で福岡市の地下鉄を利用した方はカーシェアの料金優待(割引 220 円)が受けられる。

出典：タイムズカーウェブサイトを基に作成

2）カーシェア事業者と鉄道会社の連携（オリックス、トヨタシェア）

タイムズカーの成功を受け、オリックスやトヨタシェアといったカーシェアサービスでも鉄道会社と連携した展開を開始した。オリックスは阪神・近鉄といった関西圏から、トヨタシェアは福井鉄道・伊豆急行といった地方部で展開し、主に観光でのカーシェア利用拡大を図っている。

阪神電車と連携したオリックスカーシェアは初回入会特典としてカード発行手数料（1,000円）・月額手数料２か月分（2,000円×２か月）を無料とした、阪神阪急グループ発行の「STACIA PiTaPa カード」で利用可能なＳポイント 1,000 ポイントを進呈するサービスを開始３か月間限定で実施した。

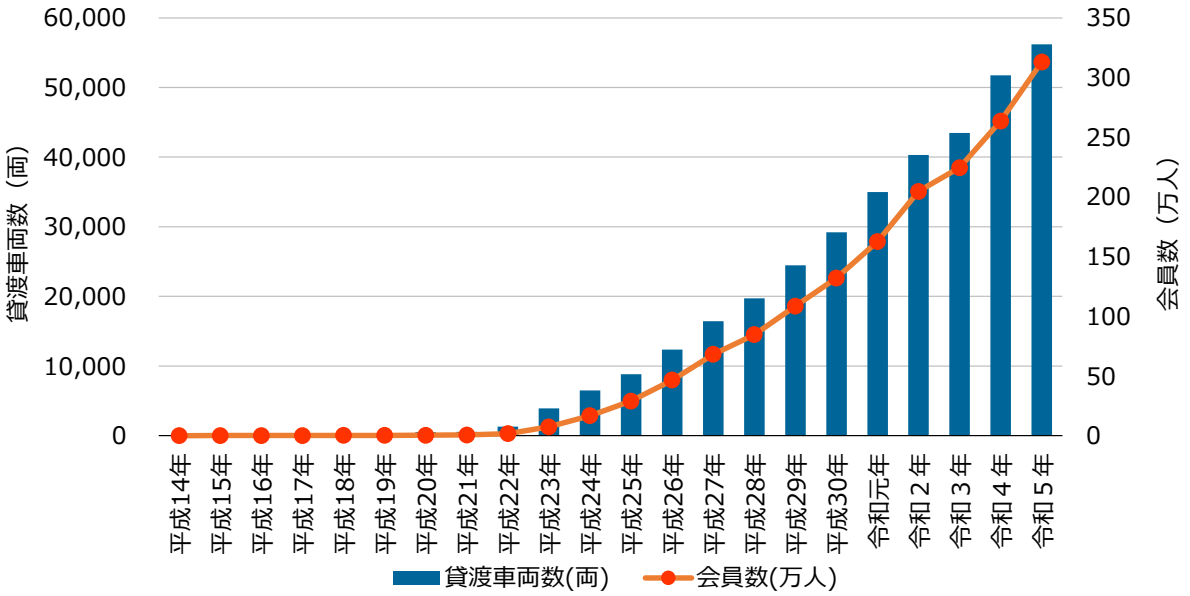
令和５年 11 月に開始した伊豆急行との鉄道＆カーシェアでは、本格始動記念キャンペーンとして令和６年３月末までの期間限定利用料金を 10%割引としている。

表　主なレール＆カーシェア（令和５年 11 月時点）

鉄道事業者	カーシェア事業者	開始日
ＪＲ西日本	タイムズカー	平成 25 年４月１日
福岡市地下鉄	タイムズカー	平成 27 年 12 月１日
仙台市営地下鉄	タイムズカー	平成 27 年 12 月 15 日
西鉄	タイムズカー	平成 28 年３月５日
阪神電車	オリックス	平成 28 年５月１日
ＪＲ東海	タイムズカー	平成 30 年２月
小田急電鉄	タイムズカー	平成 30 年４月 10 日
京急	タイムズカー	平成 30 年 12 月３日
近鉄	オリックス	平成 31 年３月 21 日
ＪＲ四国	タイムズカー	平成 31 年４月 25 日
ＪＲ東日本	タイムズカー	令和元年 12 月
東武鉄道	タイムズカー	令和３年７月 20 日
福井鉄道	トヨタシェア（福井ダイハツ）	令和５年７月１日
伊豆急行	トヨタシェア（ダイハツ沼津）	令和５年 11 月９日
南海電鉄	タイムズカー	（時期不明）

各社ウェブサイト情報等を基に作成

カーシェアリングの貸渡車両数、会員数は年々増加を続け、令和５年時点で貸渡車両数は約56,000 台、会員数は約 313 万人となっている。



出典：エコロジーモビリティ財団データを基に作成

図　カーシェアリングの貸渡車両数、会員数の推移

表　カーシェアリングの貸渡車両数、会員数の推移

	貸渡車両数（両）	会員数（人）
平成 14 年	21	50
平成 15 年	42	515
平成 16 年	68	924
平成 17 年	86	1,483
平成 18 年	118	1,712
平成 19 年	237	2,512
平成 20 年	510	3,245
平成 21 年	563	6,396
平成 22 年	1,300	16,177
平成 23 年	3,911	73,224
平成 24 年	6,477	167,745
平成 25 年	8,831	289,497
平成 26 年	12,373	465,280
平成 27 年	16,418	681,147
平成 28 年	19,717	846,240
平成 29 年	24,458	1,085,922
平成 30 年	29,208	1,320,794
令和元年	34,984	1,626,618
令和２年	40,290	2,046,581
令和３年	43,460	2,245,156
令和４年	51,745	2,636,121
令和５年	56,178	3,130,801

出典：エコロジーモビリティ財団データを基に作成

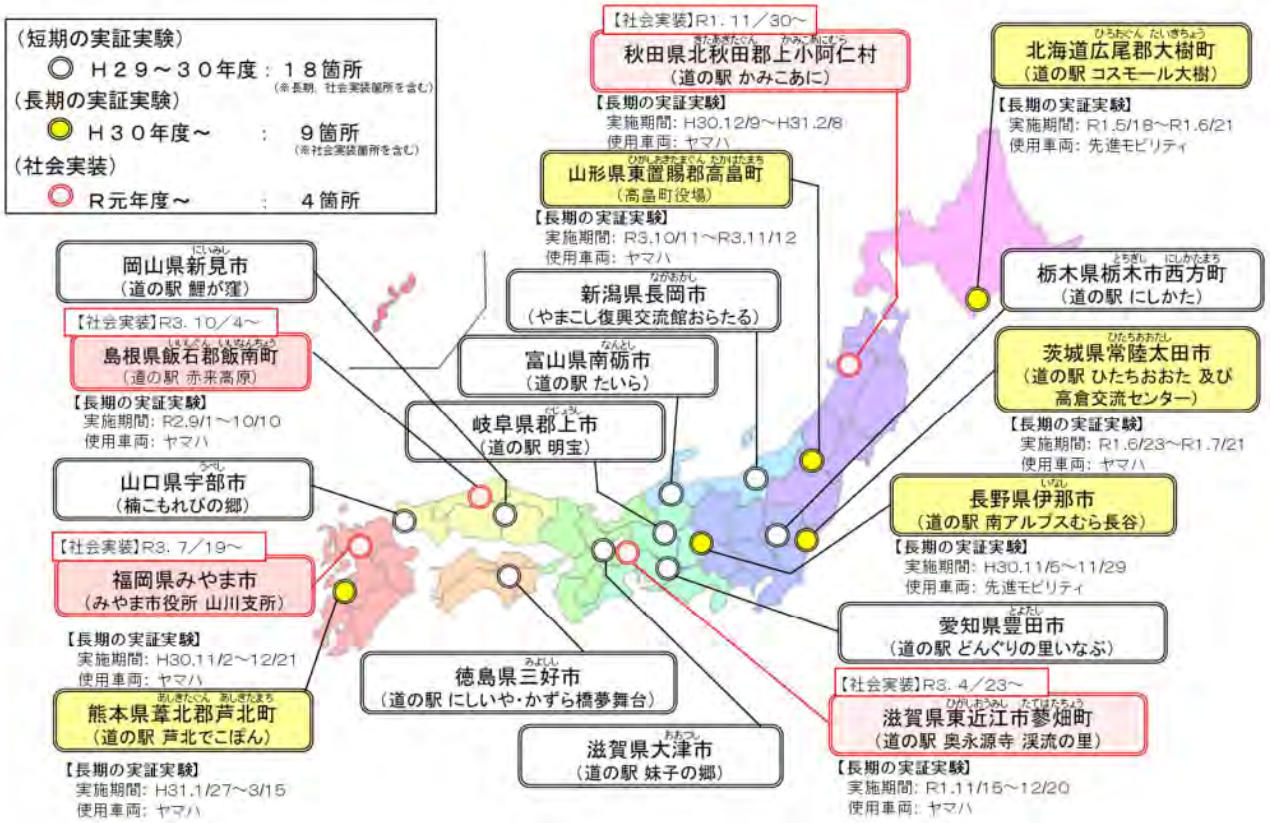
(5) 自動運転

令和４年度まで一般交通が少ない限定的な特定経路（道の駅周辺等）において、自車位置特定に関する実証実験を実施、改正道路法（令和２年 11 月 25 日施行）にて自動運行補助施設（電磁誘導線等）を道路附属物として位置づけている。

国土交通省では、令和５年度にレベル４自動運転サービスの実現に向け、路側センサ等から自動運転車両に情報提供を行う、路車協調システムの技術的検証を目的とした路車協調システム実証実験並びに、自動運転車両を安全かつ円滑に走行させるための道路空間に必要な施設・設備等についての技術的検証を目的とした走行空間実証実験について公募を実施している。

1)【限定的な交通環境】道の駅等を拠点とした自動運転サービス実証実験

道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験を 18 箇所で実施し、うち４箇所で本格導入を実現している。

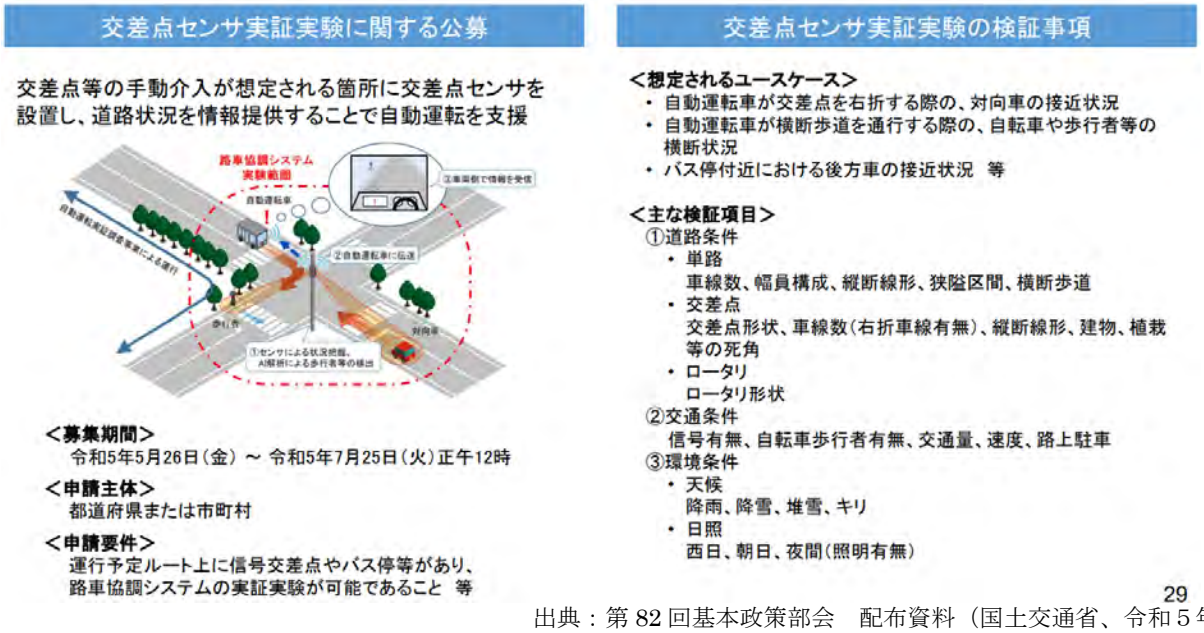


出典：第 82 回基本政策部会　配布資料（国土交通省、令和５年）

図　道の駅等を拠点とした自動運転サービス実証実験実施状況

2)【多様な交通環境】交差点センサによる情報収集支援の実証実験

令和５年度には、多様な交通環境における持続可能な自動運転移動サービス実現のため、車両開発や事業モデル等に関する自動運転実証調査事業と連携を進め、交差点センサの技術基準策定に向け、今年度は様々な地域で実証実験を行い、データ収集を実施する予定となっている。



出典：第 82 回基本政策部会　配布資料（国土交通省、令和５年）

図　交差点センサによる情報収集支援の実証実験の概要

3）自動運転車用レーンを活用した自動運転トラック実証実験

令和６年度に新東名高速道路（駿河湾沼津ＳＡ～浜松ＳＡ）の深夜時間帯に自動運転車用レーンを設定し、経産省等の車両開発と連携した路車協調（合流支援、落下物・工事規制情報等）によるレベル４自動運転トラックの実現に向けた実証実験を実施予定である。

出典：第 82 回基本政策部会　配布資料（国土交通省、令和５年）

図　自動運転車用レーンを活用した自動運転トラック実証実験の概要

(6) 先進事例における特徴

先進事例におけるフィーダー交通の特徴を整理すると以下のとおりである。

表　収集事例の特徴

種類	事例の特徴	事例
バス 幹線：鉄道 フィーダー：バス	・採算性の確保、乗務員の確保が課題の中、下記のような取組 ・駅を拠点とした幹線フィーダー軸と支線に分離し、路線構成、料金を簡素化 ・コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスを路線バスに統合 ・交通事業者間で連携し、駅周辺の幹線路線における密な等間隔運行の実施	福岡県糸島市 常陸太田市 群馬県前橋市 岐阜県飛騨市 福井県福井市
ＬＲＴ （富山市、宇都宮市） 幹線：LRT フィーダー：バス （宇都宮市） 幹線：鉄道 フィーダー：ＬＲＴ	・鉄道と連携した利便性向上による利用者の確保 ・並行バス路線を再編しフィーダー化、車両・停留所を含めたトータルデザインの導入、トランジットセンター導入による乗り換え利便性向上等を実施 ・ＬＲＴを幹線交通としてフィーダー交通を体系的に再編	富山県富山市 栃木県宇都宮市
パーク&ライド 幹線：鉄道 フィーダー：自家用車	・駅周辺の既存駐車場の活用 ・住民の通勤への利用、遠方への買い物や観光等での利用を想定した定期券割引、特急料金割引の実施	福岡県 沖縄県那覇市
カーシェア 幹線：鉄道 フィーダー：カーシェア	・鉄道端末としての活用を想定した駅周辺へのカーシェアリングポートの配置 ・カーシェア事業者と鉄道会社が連携した乗り継ぎ割引の実施 ・金額は数百円と少額であるが、カーシェアでの短時間利用の場合には一定の効果	タイムズカー オリックス トヨタシェア 各鉄道会社

5.4.2　事例等を踏まえた鉄軌道のモデルケースの設定

(1) 導入するフィーダー交通の想定

フィーダー交通として、北部、中部、南部の特徴を踏まえ下記のようなフィーダー交通案が想定される。

表　事例を踏まえた導入するフィーダー交通の想定

地区	対象	想定する移動	導入するフィーダー交通案
北部	住民	那覇等への通勤・通院・買い物等	**○路線バス再編** ・名護駅を核とした路線バスの再編 ・ゾーン運賃制の導入 **○スクールバス、病院バス等統合** ・スクールバス、病院バスの路線バスへの統合による採算性向上、行政負担の軽減 **○パーク&ライド** ・パーク&ライドによる本部町、大宜味村等への駅勢圏拡大
	観光客	美ら海水族館等本部半島観光 北部テーマパーク観光	**○本部半島周遊バス** ・名護駅⇔北部テーマパーク⇔美ら海水族館を周遊するバス路線整備 **○カーシェア（連携割引）** ・駅周辺へのカーシェア導入、鉄軌道との連携割引
		世界自然遺産やんばる観光	**○シャトルバス** ・名護⇔道の駅ゆいゆい国頭のシャトルバス運行 **○カーシェア（連携割引）** ・駅周辺へのカーシェア導入、鉄軌道との連携割引
中部	住民	那覇等への通勤・通院・買い物等	**○路線バス再編** ・駅を中心とした路線バスの再編 ・ゾーン運賃制の導入 **○パーク&ライド** ・うるま市東部や読谷村、北谷町への駅勢圏の拡大
	観光客	伊計島等周遊	**○カーシェア（連携割引）** ・駅周辺へのカーシェア導入、鉄軌道との連携割引
南部	住民	中北部への通勤・通院・買い物等	**○パーク&ライド** ・豊見城市、糸満市等への駅勢圏の拡大
	観光客	大規模集客施設	**○シャトルバス** ・浦添市役所西駅⇔サンエー浦添西海岸ＰＡＲＣＯＣＩＴＹや旭橋駅⇔イーアス沖縄豊崎のシャトルバスの導入

(2) モデルケースの設定

想定されるフィーダー交通を踏まえ、以下のフィーダー交通の整備による需要への影響について、需要予測モデルを用いて感度分析を行う。

表　フィーダー交通機能強化による影響分析のモデルケース

フィーダー交通	ネットワークの設定　等
名護駅へのカーシェアリング整備	県外からの観光客の各駅における乗降客数を考慮し、名護駅に対するカーシェアリングを設置（表定速度 30km/h）
シャトルバスの導入による需要への影響	沖縄本島の大規模集客施設の中から店舗面積や集客数等を考慮し、以下の４施設、加えて世界自然遺産へのアクセスを想定し、それぞれの施設に対して最寄り鉄軌道駅からのシャトルバス路線を設定（表定速度 30km/h） ・サンエー浦添西海岸　ＰＡＲＣＯ　ＣＩＴＹ⇔屋富祖駅 ・イーアス沖縄豊崎⇔豊見城駅 ・沖縄美ら海水族館⇔名護駅 ・北部テーマパーク⇔名護駅 ・道の駅ゆいゆい国頭⇔名護駅
路線バスの再編によるフィーダーバスのサービスレベル向上	路線バスの再編により、フィーダーバスの表定速度を一律 1.3 倍に向上した場合の需要への影響を分析 ・糸満市役所駅 ・豊見城駅 ・旭橋駅 ・屋富祖駅 ・普天間飛行場駅 ・胡屋十字路駅 ・うるま具志川駅 ・名護駅

1）名護駅へのカーシェアリング整備

観光客が那覇空港周辺でレンタカーを借りていた県外の観光客が、那覇市周辺の渋滞を避けるために鉄軌道を利用し、中北部等の目的地近くの観光地からカーシェアを利用することも考えられる。

そのため、中北部の駅に観光客を対象に駅周辺にカーシェアの導入を想定した場合の感度分析を実施する。なお、県外からの観光客の各駅における乗降客数を考慮し、カーシェアリングの導入は名護駅を対象とし、沖縄市やうるま市等の駅における乗降客数は数百人規模と少ないため、感度分析の対象からは除外した。

2）シャトルバスの導入による需要への影響

沖縄県内における大型観光施設、大型商業施設、世界自然遺産やんばるの玄関口となっている道の駅ゆいゆい国頭へのシャトルバスの導入を想定した感度分析を実施する。

GIS シェープ出典：国土交通省国土数値情報ダウンロードサイト

図　感度分析を実施するシャトルバス

3）路線バスの再編によるフィーダーバスのサービスレベル向上

駅を中心としたフィーダー交通の再編により、バスのサービスレベルの向上に伴う鉄軌道の需要増が期待される。そのため、沿線各市の中心部となる駅を対象にフィーダーバスのサービスレベルの向上を想定した感度分析を実施する。対象は路線バスルートやまちづくりの中心になると想定される各市の中心部の駅とした。

なお、感度分析においては、バス路線の再編により、鉄道駅へのバスによるアクセスの向上や乗り継ぎ時間の短縮を想定し、バスの走行速度が 1.3 倍向上すると設定して利用者数の算出を行った。

GIS シェープ出典：国土交通省国土数値情報ダウンロードサイト

図　フィーダーバスのサービスレベル向上対象となる駅

5.4.3　需要予測等による効果試算

需要予測モデルを用いた需要に与える感度分析の結果としては、下表のとおりである。

カーシェア、シャトルバス、フィーダーバスのサービスレベル向上により、１～３千人の需要喚起効果があることが確認された。

名護駅へのカーシェア設置は最も効果が少ないが、利用者は県外が対象になるため、県外からの利用者約１万人/日の 10%程度となることを考えると一定の効果が期待されると考えられる。

フィーダーバスのサービスレベル向上は県内の利用者、県外の利用者の双方に効果があり、また、対象となる駅も多いことから、この３つのケースでは最も多い。

シャトルバスについても、施設の存在するゾーンへの移動のみが対象となるため、変化量はそれほど多くないが、一定の効果があることが確認された。

表　鉄道利用者の感度分析結果（単位：人/日）

ケース名	Without （うるま・国道 58 号・ＨＳＳＴ）	With	差分
カーシェア 名護駅	約 11 万人 （県内：約 10 万人、 県外：約 1 万人）	約 11 万 1 千人	0.1 万人 (+1%)
シャトルバス		約 11 万 2 千人	0.2 万人 (+1%)
フィーダーバスの サービスレベル向上		約 11 万 3 千人	0.3 万人 (+2%)

5.4.4　ネットワークのあり方検討

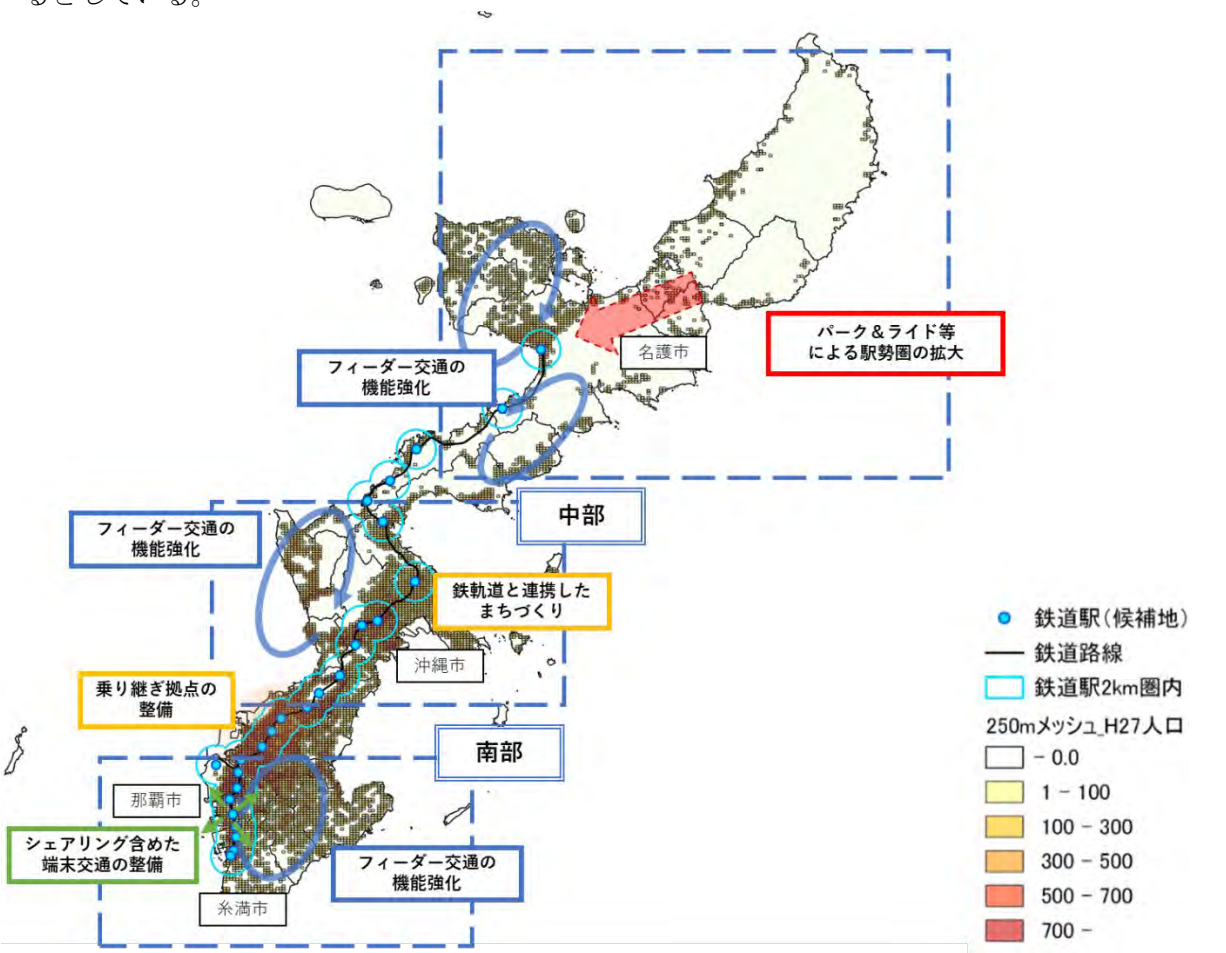
ネットワークのあり方検討に関して、令和元年度に移動主体（県民・観光客等）や地域特性等を踏まえた需要喚起方策の展開イメージを検討している。

本年度は、令和元年度整理した需要喚起方策の展開イメージに、これまで整理した沖縄県内での取組や全国でのフィーダー交通整備等の取組の調査結果により得られた視点を加え、沖縄本島における鉄軌道導入時のネットワークのあり方を検討する。

(1) 令和元年度の検討結果

令和元年度の検討においては、移動主体（県民・観光客等）や地域特性等も踏まえて、基本ルートを想定した場合の需要喚起方策の方向性についてまとめている。

県民を対象とした日常交通での需要喚起方策の方向性については、自動車に過度に依存している日常交通での需要喚起のため、自動車移動に遜色のない公共交通ネットワーク形成が重要となる。そのため、鉄軌道を基幹交通として多様なフィーダー交通や結節点機能等の強化により、鉄軌道との様々な連携方策を総合的に展開していく必要がある。また、主要なターミナルでは、交通結節点としての役割と共に、居住及びビジネス等の地域拠点としての開発を行い、ＴＯＤ（Transit Oriented Development）による自動車に依存しない地域づくりを行う必要があるとしている。



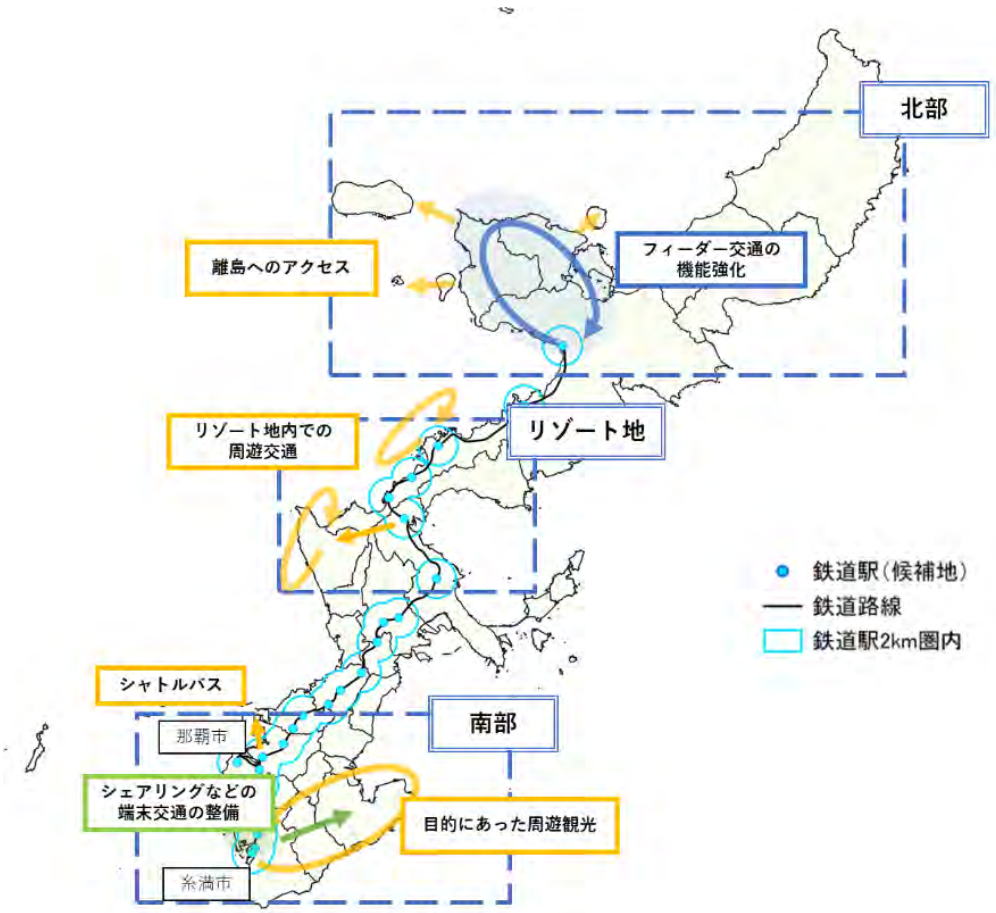
GIS シェープ出典：国土交通省国土数値情報ダウンロードサイト　メッシュ出典：平成 27 年国勢調査

図　県民を対象とした需要喚起方策の展開イメージ（令和元年度成果）

観光客を対象とした需要喚起方策については、沖縄の玄関口である那覇空港を起点とした周遊、宿泊施設となる那覇中心部やリゾートエリア等からの周遊など、様々なパターンが想定される。いずれにしても那覇空港からの鉄軌道整備が重要なポイントとなるとしている。

那覇中部の周遊に関しては、日常交通のフィーダー機能とモノレールの活用により、空港や宿泊施設等から鉄軌道を利用して観光スポットの周遊性向上を図るとともに、クルーズ寄港地とのフィーダー機能強化や鉄軌道を活用した周遊プランなどの提供を図っていく必要がある。

中北部や南部に対しては、那覇空港から、郊外主要ターミナルまで鉄軌道で移動して様々な手段と連携できるサービス提供が重要である。特に、北部への観光周遊では時間的ロスと運転の負荷などにより日帰りでゆったりと観光するのは実質的に困難であるため、那覇-名護間を１時間で移動可能な鉄軌道を活用し、中北部主要駅で他交通手段に乗り換えることにより、移動の効率性と快適性を向上させる施策が必要であるとしている。



GIS シェープ出典：国土交通省国土数値情報ダウンロードサイト
令和元年度成果

図　観光客を対象とした需要喚起方策の展開イメージ（令和元年度成果）

(2) 本年度の調査を踏まえた需要喚起方策

各地域における需要喚起方策の展開イメージでは本島の各地域の特性を踏まえた需要喚起方策を整理しており、このイメージは令和元年度成果から大きく変わることはないと考えられる。

そのため、本年度検討においては、過年度の需要喚起方策にして示された展開イメージを踏まえ、全国の事例調査やヒアリングの結果等を踏まえ、新たに下記の需要喚起方策について検討する。

表　令和元年度検討と本年度調査を踏まえた需要喚起方策

対象	地区	令和元年度に示された 需要喚起方策	本年度調査を踏まえて 追加する需要喚起方策
県民	北部	・パーク&ライド等による駅勢圏の拡大 ・フィーダー交通の機能強化	・路線バスの再編によるサービスの維持・向上
	中部	・鉄軌道と連携したまちづくり ・フィーダー交通の機能強化 ・乗り継ぎ拠点の整備	・路線バスの再編によるサービスの維持・向上
	南部	・シェアリング含めた端末交通の整備 ・フィーダー交通の機能強化	・路線バスの再編によるサービスの維持・向上 ・シェアリング含めた端末交通との連携
観光客	北部	・離島へのアクセス ・フィーダー交通の機能強化	・カーシェアとの連携 ・大型テーマパーク等との連携 ・ＭａａＳによる連携
	リゾート地	・リゾート地内での周遊交通	・カーシェアとの連携 ・ＭａａＳによる連携
	南部	・シャトルバス ・目的にあった観光周遊 ・シェアリング含めた端末交通の整備	・カーシェアとの連携 ・ＭａａＳによる連携

1）路線バスの再編によるサービスの維持・向上

沖縄県内の路線バスにおいては、バス事業の収支が厳しく、交通事業者の負担が大きいこと、利用者数の減少、運転手不足もあり、特に地方部における路線の維持が難しくなってきていることが課題の一つ*13となっている。

この課題は全国の市町村でも同様であり、バスサービスレベルの維持のために、駅を拠点としたバス路線網の再編やコミュニティバスやスクールバス等の路線バスへの統合、交通事業者間で連携といった運営の効率化やサービスレベルの維持・向上の取組が行われている。

鉄軌道の導入により、主要な駅では駅を中心としてバス路線網が再編されると想定されるが、フィーダー交通の機能強化においては、あわせてバス路線の運営の効率化やサービスレベルの維持・向上を図る必要がある。

＊13：令和３年度沖縄振興推進調査 沖縄本島における幹線バス路線網のあり方に係る調査事業 報告書（令和４年３月 沖縄総合事務局）より

2）シェアリング含めた端末交通との連携

沖縄県内において、サイサイなどのシェアサイクルサービス、Rimoなどの電動キックボードのレンタルやシェアといったサービスが展開されている。

電動キックボードについては、道路交通法の改正により、令和５年７月から特定小型原動機付自転車の公道通行が可能となった。これにより、免許非保有者も電動キックボードに乗ることが可能になり、沖縄本島への観光においても、例えば 20 代の団体で１名が免許非保有である場合があるが、その様な場合でも全員が電動キックボードの利用が可能になったという声も事業者から聞かれている。また、今後、自転車タイプの特定小型原動機付自転車の導入も見込まれており、電動キックボードより、タイヤ型が大きく座れることから、利用が広がることが期待されている。

鉄軌道のフィーダー交通手段としては、那覇市等の都市部における移動やリゾート地内での短距離の移動手段として、一定の役割を担うことが期待される。

3）カーシェアとの連携

沖縄本島における観光の交通手段としてはレンタカーが主要な交通手段となっている。那覇空港からレンタカーの店舗に多くの送迎バスが運行しており、多くの観光客は那覇空港周辺からレンタカーに乗り、本島内の観光地に向かっている。

一方、全国ではカーシェアの普及が進んでおり、令和５年時点で貸渡車両数５万台以上、会員数３百万人以上となっており、鉄道と合わせた利用による割引サービスも実施されている。

那覇空港から中北部にレンタカーで向かう場合、長距離の運転や南部の渋滞による移動の負荷が大きい。そのため、中北部まで鉄軌道に乗り、中北部の各駅からカーシェアに乗換え周遊する等、自動車の発地を分散させることが、観光客の移動の負荷軽減、南部の渋滞回避等、観光客の満足度向上につながると考えられる。

4）大型テーマパーク等との連携

本島北部には、美ら海水族館、北部テーマパーク等の大型の観光施設があり、これらの沖縄エアポートシャトル等のシャトルバスも運行されている。また、中南部を中心にアウトレット等の大型店舗も多く出店している。

この様な大型のテーマパークに対して、全国では「ハウステンボス号」等のテーマパーク名の特急運行や「ユニバーサル・スタジオ・ ジャパン きっぷ」や「富士急ハイランドフリーパス券割引」等の入場券とセットになったチケット、「とりっぷきっぷ長崎・佐世保・ハウステンボス」等の複数地域の路線バスの乗車券とセットになったチケット等が販売されている。

沖縄本島の鉄軌道においても、本島北部のテーマパーク等と連携した方策の実施により、鉄軌道を使ったテーマパークへのアクセス含む周遊観光の定着を図る方策が期待される。

5）MaaSによる鉄軌道とフィーダー交通の連携

沖縄本島での観光周遊は、鉄軌道だけで観光地までのアクセスをカバーすることは不可能であり、バスやタクシー、カーシェアやシェアサイクル等のシェアリングサービスに乗り継いでのアクセスが必要になる。そのため、交通結節点となる駅等の乗継の利便性向上が必須となる。

全国では、物理的な交通結節点整備と合わせて、検索・予約・決済を連携し、乗継抵抗を下げることで公共交通の利用促進が期待され、様々な取組がされており、県内のＭａａＳについても、コロナ禍において県の補助事業の効果もあり、観光客の認知度が向上してきている。

沖縄本島においても、多様なモビリティが一つのシステムで連携することや、交通以外の商業・観光施設等との連携により、認知度と利便性を向上させることが重要である。ＭａａＳは民間によるサービスであり、複数のサービスが立ち上がっている状況であるが、鉄軌道においてもフィーダー交通や観光施設との連携を見据えながらサービスを選択し、ＭａａＳを導入していく必要がある。

(3) ネットワークのあり方

鉄軌道は、鉄軌道のみで交通手段として機能するわけではなく、路線バス等のフィーダー交通とあわせてネットワークを形成する必要がある。特に沖縄県では住民の日常的な利用、県外からの観光客の利用と双方の移動を考慮し、フィーダー交通として、路線バスやシャトルバス、カーシェアやシェアサイクル等のシェアリングサービス、パーク&ライド等、多様な交通手段とともにネットワークを形成する必要がある。

そのため、本章にて調査した世界自然遺産や大型テーマパーク等と連携した需要喚起方策事例、新型コロナウイルス感染症の５類移行以後の沖縄県内の状況や交通事業者の取組、全国の鉄軌道とフィーダー交通の先進事例、令和元年度調査における検討結果を踏まえ、鉄軌道導入時のフィーダー交通を含めたネットワークのあり方として次ページにとりまとめた。

ネットワークのあり方

・ 県民、観光客を対象に鉄軌道、フィーダー交通と一体となったネットワークを形成する。
・ 多様な交通手段、ＭａａＳ、観光施設等と連携し、乗継も含めた利便性の向上を図る。

共　通

１．駅を中心としたバスネットワーク形成

・ 主要駅における駅中心とした路線バスネットワークを再編
・ 主要駅と宿泊施設、観光地を接続
・ 収支の悪化や運転手不足といった現在の課題を踏まえ、運営の効率化とサービスレベルの維持・向上をあわせて実施

２．都市部におけるシェアリングサービスとの連携

・ 那覇市等の都市部ではカーシェア、シェアサイクル、電動キックボードシェアリング等のシェアリングサービスと連携

３．フィーダー交通への乗継の利便性の向上

・ 路線バス等への乗継の利便性の向上（・情報案内）
・ ＭａａＳ等サービスの活用による決済等利用手続きの利便性向上

４．新たな技術を活用したフィーダー交通の維持確保

・ 運転手不足などの課題への対応のため、自動運転やＡＩ配車などの新たな技術の積極的な導入

県　民

５．パーク&ライドによる駅勢圏の拡大

・ 自家用車を端末交通の１つに取り込むことによる駅勢圏の拡大のため、駅周辺へのパーク&ライド駐車場を整備

６．駅を中心としたまちづくり

・ 交通結節点としての役割と共に、居住及びビジネス等の地域拠点としての開発を行い、ＴＯＤ（Transit Oriented Development）による自動車に依存しない地域づくり

観光客

７．本島中北部におけるカーシェアとの連携

・ 那覇市周辺の渋滞を避けるために鉄軌道を利用する観光客を想定し、名護駅等の中北部の目的地近くの観光地からカーシェアを利用

８．主要観光地へのシャトルバス等による接続

・ 主要観光地や大型ショッピングモール等の一定の需要が見込まれる施設とのシャトルバス等による接続

９．主要観光施設と連携した鉄道の需要喚起

・ 美ら海水族館、北部テーマパーク等の主要観光施設等と連携した鉄軌道の需要喚起の実施

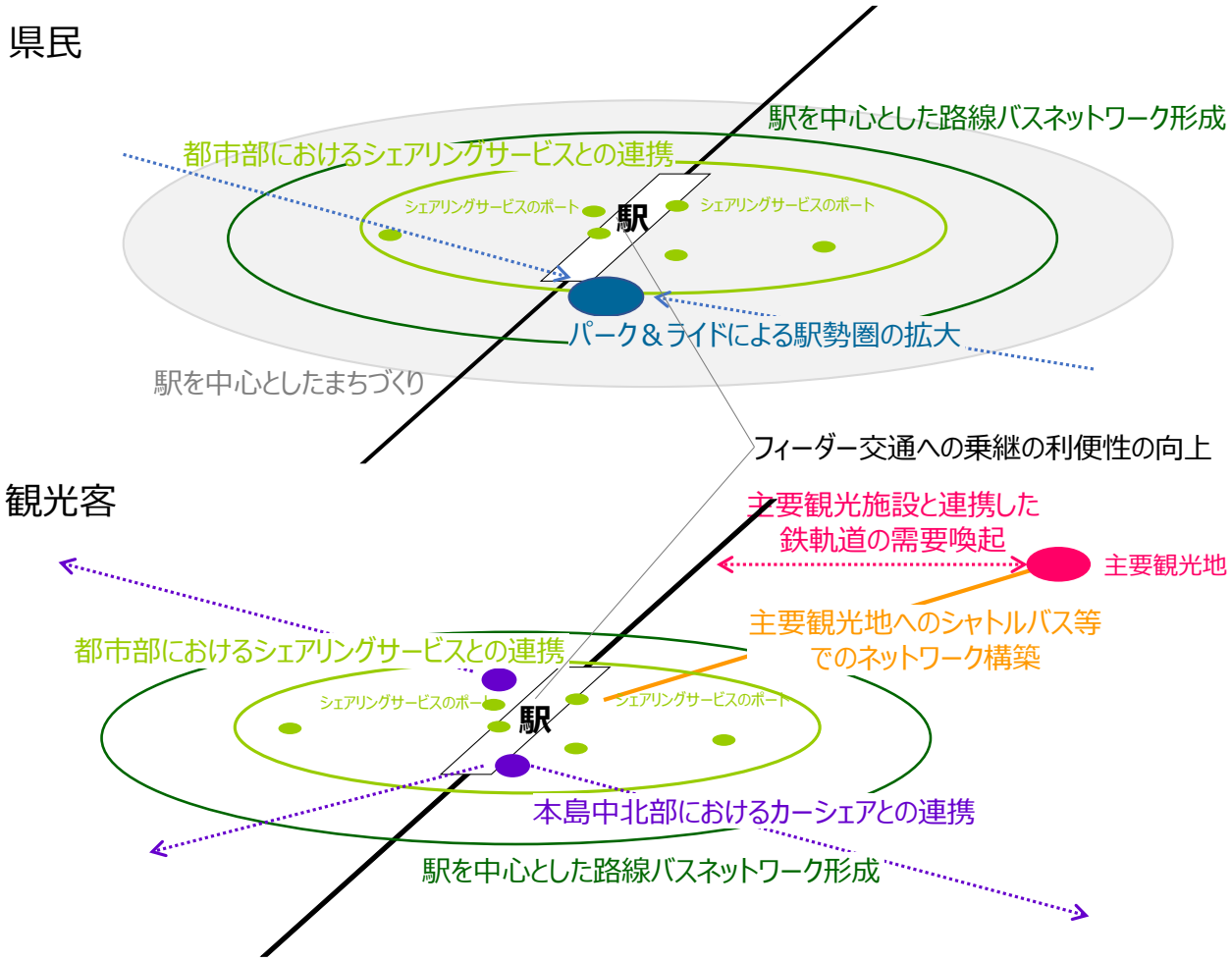


図　鉄軌道とフィーダー交通が連携したネットワークのイメージ

5.5　令和5年度調査のまとめ

令和５年度調査の３つの項目のうち、１点目の「他の世界自然遺産登録地域や大型テーマパークを活用した需要喚起方策の事例調査」において、他の世界自然遺産登録地域では、自然遺産という特性から、大規模な集客イベントや施設整備等の需要喚起方策は実施されていないが、繁忙期におけるシャトルバスの運行等、公共交通でのアクセス手段を確保する施策が確認された。沖縄鉄軌道においても、鉄軌道駅から観光施設へのシャトルバスの運行等による公共交通アクセスの強化は需要喚起という視点のみならず、道路混雑解消、自然保護の観点でも重要と考える。

また、全国の大型テーマパークでは鉄道やバスの料金と入場料金等がセットになったセット券販売や、特別列車の運行等の需要喚起方策が実施されている。沖縄鉄軌道においても北部テーマパークと連携して、例えばフリーパスとのセット券や車両のラッピング等の需要喚起が考えられる。また、名護市総合交通ターミナル、伊江島空港等の交通関連の検討も実施されており、これらの事業についても引き続き注視しながら、北部への需要を取り込む需要喚起方策について検討が必要である。

２点目の「新型コロナウイルス感染症の５類移行以後の社会情勢における観光客の公共交通需要への影響の調査」では、新型コロナウイルス感染症の５類移行以後、沖縄県の入域観光客数（国内）は、コロナ前と同程度の水準まで回復しており、インバウンドはコロナ前の水準には至っていないものの徐々に回復してきていることを確認した。コロナ禍において課題となっていたレンタカー不足については、需要の回復を受け車両台数は大きく増加しコロナ前を上回るほどとなっている。また、全国旅行支援や県の補助事業の効果、Ｚ世代の車離れ等の影響から、公共交通の利用者数も回復してきているが、乗務員の担い手不足も顕在化しており、今後公共交通利用者数の変化や利用促進に向けた取組については引き続き注視が必要である。

鉄軌道の需要喚起に当たっては、現状那覇市を中心に展開されているシェアサイクル等の端末交通を鉄軌道の駅と結節させることやＭａａＳ等により鉄軌道と端末交通をソフトの面でもシームレスに接続することで、公共交通での観光を促進していくことが重要になると考えられる。

３点目の「鉄軌道とフィーダー交通も含めた公共交通体系のモデルケース等の事例調査及びネットワークのあり方検討」では、全国の鉄軌道とフィーダー交通の先進事例等を踏まえ、鉄軌道のモデルケースを設定し、需要予測による効果を試算した。また、今年度の調査で把握した沖縄県内の観光や公共交通の動向や、全国の鉄軌道とフィーダー交通の先進事例を踏まえ、鉄軌道導入時の公共交通のネットワークのあり方をとりまとめた。

沖縄県内の路線バスにおいては、利用者数の減少によりバス事業の収支が厳しいことに加え、乗務員不足もあり、特に地方部における路線の維持が難しくなってきている。本年度は、主に観光客を対象とした需要喚起方策を検討したが、想定される鉄軌道の利用者のボリュームとしては県民の通勤通学等の利用が大きく、今後は沿線住民の通勤通学時の交通手段を自家用車から、いかに鉄軌道に転換させるかなど、県民に対する需要喚起方策の検討も重要となると考えられる。